CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN

———o———

DISCOURS DE SIR CHARLES TUPPER

Sir CHARLES TUPPER. M. le Président, je suis très heureux de soumettre une motion à cette Chambre relativement à la question la plus importante qui ait jamais occupé l'attention du Parlement, une motion qui soumet à l'approbation de cette Chambre, les moyens par lesquels la grande œuvre nationale, le chemin de fer Pacifique canadien, sera terminé et exploité à l'avenir d'une façon qui a déjà obtenu l'approbation de cette Chambre et la sanction du peuple de ce pays, et à des conditions plus favorables qu'aucune de celles qui ont été préalablement offertes à la Chambre. Je suis obligé, M. le Président, de demander l'indulgence de la Chambre, car il me faut exposer assez longuement les raisons sur lesquelles je m'appuie pour affirmer que cette résolution contient le programme du Parlement du Canada, tel qu'exprimé en plus d'une occasion, et que ces résolutions présentent à la considération du Parlement, pour l'achèvement de cette œuvre, des conditions plus favorables que toutes celles qui ont été préalablement soumises, et j'hésite d'autant moins à réclamer l'indulgence de la Chambre, que je la demande principalement afin de lui répéter des déclarations faites par des hommes beaucoup plus expérimentés que moi et occupant en cette Chambre et dans le pays, les positions les plus éminentes. N'était ce qui s'est passé hier, j'aurais eu raison d'exprimer l'opinion que les résolutions, si sérieuses et importantes qu'elles soient, auraient reçu le consentement unanime de ce Parlement.

M. BLAKE. Vraiment.

Sir CHARLES TUPPER. Je dis que j'aurais eu raison d'en arriver à cette conclusion,—n'eussent été les indications très significatives qui nous ont été données par la gauche—parce que ces résolutions demandent tout simplement aux honorables députés des deux côtés de la Chambre, d'affirmer une proposition qu'ils se sont engagés à soutenir à maintes reprises, comme hommes publics. Je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que lorsque mon très honorable ami le chef du gouvernement, occupait en 1871, la même position qu'il a maintenant, le programme de la construction d'une grande ligne de chemin de fer qui devait relier

nement se proposait d'offrir, en vertu de cette résolution, pour la construction du chemin de fer. Les journaux de 1872 montrent que le Parlement, par un vote donné en pleine connaissance de cause, et à une très grande majorité, plaça à la disposition du gouvernement 30,000,000 en argent, et 50,000,000 d'acres de terre pour la construction de la ligne mère ; une concession additionnelle de 20,000 acres de terre par mille pour l'embranchement de Pembina, long de 85 milles et de 25,000 d'acres de terrains par mille pour l'embranchement du Nepigon. Je puis rappeler à la Chambre que l'on s'attendait,--ainsi que cela pourra peut-être encore être le cas—à ce que la ligne du chemin de fer Pacifique du Canada, du Nipissingue vers l'ouest passerait au nord du lac Nepigon, et le Parlement voulut pourvoir, par un vote de vingt-cinq mille acres de terres par mille, pour 120 milles, à la construction d'un embranchement devant relier le lac Supérieur à la ligne mère. Or, ces conditions donnèrent lieu à beaucoup de discussions dans la Chambre, et au dehors. Et le gouvernement fut appuyé par la majorité qui mit à sa disposition le montant d'argent et l'étendue de terres qui devaient assurer la construction du chemin de fer Pacifique canadien. Mais le terme de ce Parlement étant expiré il y eut dissolution de la Chambre et appel au peuple, et après que cette question eut été débattue dans le public, les élections donnèrent au gouvernement une majorité très suffisante qui fut élue pour appuyer et sanctionner le programme que la Chambre avait adopté, relativement à l'argent et aux terres publiques que le gouvernement était autorisé à utiliser pour assurer l'exécution de ces travaux. Et puis, fort de la sanction de la Chambre, fort de la sanction du peuple de ce pays, qui avait approuvé ce que la Chambre avait fait, le gouvernement passa un contrat avec un certain nombre de capitalistes, lesquels choisirent subséquemment Sir Hugh Allan, comme président de la compagnie organisée pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien aux conditions que je viens de mentionner à la Chambre, et ce monsieur, de concert avec quelques-uns de ses associés—et il est inutile pour moi de rappeler à la Chambre que la compagnie comptait un certain nombre d'hommes des plus expérimentés, des hommes éminents et influents dans le pays, dans la finance et le commerce, se rendit en Angleterre qui était, à cette époque du moins, le grand marché monétaire de l'univers, je pourrais presque dire le seul marché monétaire de l'univers et ils épuisèrent tous les moyens en leur pouvoir pour obtenir l'appui des capitalistes afin de pouvoir mener leur entreprise à bonne fin. Si ma mémoire ne me fait pas défaut l'honorable chef de la dernière administration, en plus d'une occasion exprima l'espoir que cette entreprise réussirait. Il exprimait tou-

les deux océans qui forment les limites est et ouest de la Confédération canadienne, reçut l'approbation de cette Chambre. Non-seulement ce programme reçut l'appui de la grande majorité du Parlement du pays, mais en termes formels, les moyens à l'aide desquels cette entreprise devait être exécutée, furent incorporés dans une résolution et soumis à la considération du Parlement. Il fut proposé par le regretté Sir George Cartier :

" Que le chemin de fer auquel il est fait allusion dans l'adresse à Sa Majesté relativement à la convention conclue avec la Colombie anglaise, et sanctionnée par cette Chambre, samedi, le 1er avril dernier, soit construit et exploité par une compagnie particulière et non par le gouvernement fédéral et que la subvention du gouvernement qui devra être accordée pour assurer le succès de l'entreprise, devrait se composer de telles concessions libérales des terres, et de telle subvention en argent, et autres aides, qui ne pèseront pas trop sur l'industrie et les ressources du Canada, et que le Parlement du Canada pourra déterminer à l'avenir.

M. BLAKE. C'est la résolution soumise en premier lieu.

Sir CHARLES TUPPER. C'est la résolution primitive et elle a été amendée afin de déclarer plus fortement que l'ouvrage n'entraînerait pas une augmentation de l'échelle de taxation. J'étais sous l'impression que la résolution que j'avais sous la main était la motion primitive telle qu'elle a été adoptée. L'honorable monsieur conviendra avec moi qu'elle définit le mode d'après lequel le chemin de fer devait être construit. Maintenant, quoique des honorables membres de cette Chambre, quoique les deux grands partis représentés en cette Chambre puissent différer d'opinion quant à la construction du chemin de fer et quant aux moyens propres à assurer son achèvement, la Chambre a été unanime sur ce point, parce que les honorables messieurs qui représentaient alors l'opposition dans cette Chambre, ont appuyé une résolution présentée en amendement à la nôtre par M. Dorion, juge-en-chef aujourd'hui, déclarant que le chemin ne serait pas construit autrement ; les mots " et pas autrement " étaient ajoutés à la résolution dans le but de mettre le gouvernement dans d'impossibilité d'assurer la construction du chemin autrement qu'au moyen d'une compagnie particulière aidée d'une concession de terres et d'une subvention en argent. Et tandis que la résolution proposée par Sir George Cartier, déclarant que le chemin serait construit de cette manière, recevait l'appui de tous les députés de la droite, l'affirmation encore plus forte proposée par M. Dorion, que l'ouvrage ne serait pas exécuté autrement, reçut, je crois, l'appui de tous les députés de la gauche. Donc, je crois pouvoir dire que ce programme du parlement,—non pas seulement de l'un ou de l'autre des deux partis—a été formellement approuvé dans les résolutions qui figurent dans les journaux de 1871. Plus tard, en 1872, il devint nécessaire de déclarer en termes précis quelle aide le gouver-

jours son intime conviction que les moyens étaient insuffisants pour assurer le succès de l'affaire, mais je crois qu'en plus d'une occasion, il exprima le patriotique espoir, que ces messieurs réussiraient à obtenir le capital nécessaire, à ces conditions. Mais, ils ne purent réussir comme chacun le sait. Après avoir épuisé tous leurs efforts, ils furent obligés de revenir et de remettre la charte en vertu de laquelle ils avaient été autorisés à essayer d'obtenir des capitaux pour l'exécution de cette grande entreprise. Alors, monsieur le président, il s'ensuivit des conséquences très facheuses, le gouvernement fédéral du temps essuya une défaite analogue; et les moyens placés à sa disposition pour l'exécution de la grande entreprise qui lui avait été confiée s'étant trouvés tout à fait insuffisants, le gouvernement succomba aussi sous la pression exercée par les honorables messieurs de la gauche. C'est un sujet qui n'est pas très agréable et sur lequel je ne m'appesantirai pas plus longtemps qu'il n'est nécessaire pour en arriver à l'administration qui nous succéda sous la vaillante direction de l'honorable député de Lambton. Maintenant, j'ai dit en plus d'une occasion, que, dans mon opinion, vu que la seule autorisation donnée par le parlement pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien exigeait qu'il fût construit par une compagnie particulière aidée par une concession de terres et une subvention en argent, et vu que la résolution contenant cette déclaration, ainsi que l'honorable chef de l'opposition me l'a rappelé, contenait aussi la déclaration que cette aide n'augmenterait pas le tarif, et vu que le ministre des Finances du gouvernement avait de suite annoncé au parlement le fait qu'il allait y avoir un déficit considérable entre les dépenses et le revenu, il devint apparent que les travaux ne pourraient être poussés excepté en contravention à ces deux propositions. J'ai déjà dit et je le répète que, dans mon opinion, l'honorable chef du gouvernement d'alors aurait été justifiable de déclarer qu'il était obligé de retarder la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable chef actuel de l'opposition a différé d'opinion avec moi sur ce point, et comme parfois nous sommes obligés de différer d'opinion sur des questions soumises à la considération de la Chambre, je suis libre de reconnaître que, bien que mes opinions ne soient pas aussi tranchées que les siennes, quant au devoir qui incombait à l'honorable député de Lambton, comme chef du gouvernement en 1874, les opinions que ce dernier a formulées, le programme qu'il a adopté, et les déclarations qu'il a faites tant dans cette enceinte, qu'au dehors, quant à son attitude relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien étaient éminemment patriotiques, au grand honneur de l'honorable monsieur. Car, monsieur le

président, il s'est engagé le plus formellement possible à pousser la construction de cette voie ferrée, malgré les difficultés qui étaient survenues; malgré les difficultés insurmontables qui se sont présentées, l'honorable monsieur s'est présenté à ses commettants—je ne dirai pas qu'il s'est présenté seulement à ses commettants—il en a appelé à tout le Canada, il en a appelé à la population du pays le plus formellement qu'il est possible à un premier ministre de formuler son programme, et cela il l'a fait par un manifeste sous sa propre signature. La Chambre me permettra peut-être d'attirer son attention sur quelques déclarations très importantes contenues dans ce manifeste ; l'honorable monsieur, s'exprime ainsi: « Nous devons faire face à la « difficulté imposée au Canada par les engagements « téméraires de l'ancienne administration, relativement « au chemin de fer Pacifique, en vertu desquels « elle a engagé les terres et les ressources de ce « pays, pour le commencement de cette entreprise « gigantesque, en juillet 1873, et pour son achèvement en « juillet 1881." L'honorable monsieur, n'avait appliqué le mot « téméraire" qu'à la période restreinte que nous nous étions fixée pour l'achèvement de l'entreprise et non à l'entreprise elle-même. L'honorable monsieur disait encore: « Le con- « trat a déjà été violé, plus d'un million de dollars a déjà été « dépensé en explorations et aucun tracé particulier n'a été « fixé. Il est littéralement impossible, ainsi que nous l'avons « toujours dit, de remplir les conditions du marché. Il nous « faut faire des arrangements avec la Colombie anglaise, « pour obtenir les modifications des conditions qui puissent « nous donner du temps pour terminer les explorations et « pour pousser plus tard les travaux avec autant de rapidité « que les ressources du pays le permettront et sans augmen- « ter beaucoup le fardeau des taxes."

M. MACKENZIE. Très bien ! très bien !

Sir CHARLES TUPPER. Très bien ! L'honorable monsieur continuait en disant que « le gouvernement était obligé « en même temps d'établir quelque moyen de communication « à travers le continent, et que son programme serait de relier « les énormes nappes d'eau offrant de magnifiques commu- « nications au moyen de la navigation, par des lignes de « chemins de fer jusqu'aux Montagnes Rocheuses, évitant « ainsi pour le présent, la construction de 1,300 milles de « chemin de fer, qui devraient coûter de soixante à quatre- « vingt millions de piastres et utilisant les ressources du « pays pour la construction de ces chaînons, et qu'il tâche- « rait de faire de ces grands travaux un auxiliaire au déve- « loppement de l'émigration sur une grande échelle, et à la « colonisation et au développement de ces territoires riches

" et fertiles, sur lesquels nous fondons nos plus chères espé-
" rances pour l'avenir du pays." Maintenant, je suis certain que la Chambre voudra bien m'excuser si je lui expose, dans les énergiques et éloquents termes du chef de ce gouvernement, l'opinion qu'il avait sur les devoirs qui incombaient à son administration et sur les espérances que cette ligne de conduite lui faisait entrevoir. Subséquemment, monsieur, dans un discours à Sarnia, formulait l'honorable encore plus fortement le programme dont il avait tracé les grandes lignes dans son manifeste. Il disait :

" Vous n'ignorez pas que lors des débats sur le projet de loi, je me suis opposé aux dispositions qui avaient trait à la construction du chemin de fer dans un délai de dix ans. Près de trois ans s'étaient écoulés alors et nous étions obligés par le contrat de le terminer dans l'espace de sept ans et trois mois. Il était essentiel pour la colonisation, afin de développer les régions où nous avons de grandes richesses encore inexploitées."

Je crois qu'il faisait allusion aux riches régions minières de la Colombie anglaise.

" Sans ces communications il est impossible de développer beaucoup les richesses du pays. Il sera du devoir de l'administration, en premier lieu, d'établir des communications entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses et en même temps "—et ceci est très significatif—" de là à l'Océan Pacifique et au versant Occidental. Si nous désirons rendre ces ces régions accessibles, c'est-à-dire la Colombie anglaise et les territoires du Nord-Ouest, il nous faut établir ces communications."

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'argumenter bien longtemps pour démontrer que l'honorable monsieur se proposait de construire un chemin à la Colombie anglaise et un autre dans la prairie de ce coté-là et qu'il n'y aurait aucune difficulté dans la construction des tronçons intermédiaires. Il disait :

" Il sera nécessaire de compléter notre grande route nationale à travers le continent, et je crois qu'il sera du devoir du gouvernement, comme ce sera son désir, de mettre à exécution tout projet qui pourrait avoir pour effet d'amener ce résultat."

Maintenant, il y a d'autres moyens de connaître le programme d'une administration que celui qui se trouve dans les déclarations des principaux membres de cette administration, et l'un de ces moyens est la lecture des journaux, organes du gouvernement. Si mon honorable ami, le chef de l'opposition, ne veut pas me permettre d'interpréter ainsi les paroles du chef du gouvernement d'alors, peut-être ne s'opposera-t-il pas à ce que j'expose ici l'interprétation donnée à ces paroles par l'organe de ce gouvernement. Je lis dans un journal, le *Globe* de Toronto, qu'il a été affirmé :

" Que le cabinet de M. Mackenzie a abandonné le chemin de fer Pacifique canadien. Rien n'est plus contraire à la vérité. Le discours de M. Mackenzie, à Sarnia, a donné distinctement à entendre quelle est la ligne de conduite qu'il a l'intention de suivre, et des déclarations subséquentes ont expliqué et développé toutes les idées qui avaient alors été

suggérées. Il n'y a pas de doute sur la question de savoir si le chemin de fer Pacifique doit être construit ou non. Cette question a été irrévocablement réglée dans l'affirmative et il n'y a pas un seul homme d'Etat au Canada qui voudrait s'engager à soutenir la négative sur ce point. Tout le monde s'entend sur ce point. Consultez toute la population du Canada et il sera prouvé que deux questions sont réglées : l'une est que le chemin de fer doit être construit dans un délai aussi court que possible, et l'autre est que tout ce qui peut être fait raisonnablement pour hâter l'achèvement des travaux, doit être fait et accordé. Ces deux points sont énergiquement admis par les nouveaux ministres et sont tout à fait en dehors des régions de la controverse."

Maintenant, j'ai démontré, non-seulement que la Chambre a affirmé que nous devions avoir un chemin de fer du Pacifique canadien, non-seulement que la Chambre avait pris une décision relativement au mode d'après lequel elle désirait que le chemin de fer fût construit, mais j'ai de plus démontré que le gouvernement qui a succédé à celui de mon très-honorable ami, s'est engagé de la façon la plus directe et la plus complète, non-seulement à exécuter ce grand ouvrage, si essentiel au développement du pays, mais à l'exécuter aussi rapidement que possible en tenant compte des ressources du pays. L'honorable monsieur, lui-même, a dit en cette Chambre :

"Permettez-moi de dire en ce qui concerne les travaux, que j'ai toujours été partisan de la construction d'un chemin de fer à travers le continent, mais je n'ai jamais cru que nos moyens nous permissent de mettre ce projet à exécution, dans la période de temps dans laquelle l'honorable monsieur a engagé le parlement et le pays à l'exécuter. Je crois que les travaux devraient être poussés avec toute la vigueur possible, mais le temps est un élément important."

J'ai répété à la Chambre quelques-unes des déclarations extrà-parlementaires de l'honorable monsieur, et je me propose maintenant d'attirer son attention sur quelques autres exposés, encore plus clairs et plus formels de son programme relativement à cette importante question, exposés faits en sa qualité de premier ministre du pays, dans l'enceinte du Parlement, En 1874, l'honorable monsieur présenta un projet de loi aux fins de pourvoir à la construction du chemin de fer Pacifique canadien, et dans un discours très-habile et très complet, il a expliqué très-longuement ses opinions qui représentaient en même temps les opinions du gouvernement. Il a déclaré, comme on peut le voir par *Les Débats* du 12 mai 1874 :

"La tâche nous incombe de préparer un grand projet pour remplir les obligations qui nous ont été imposées par la décision du parlement à ce sujet. Je me suis opposé au projet primitif lors de son adoption, vu que, dans mon opinion, ce projet me semblait impraticable dans le délai proposé, et impraticable aussi avec les moyens dont on pouvait disposer pour sa mise à exécution."

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur la déclaration formelle faite en Chambre par l'ex-premier ministre, à l'effet que les moyens placés à la disposition du gouvernement, par ses prédécesseurs, $30,000,000 en argent,

et 54,000,000 d'acres de terres, étaient tout-à-fait insuffisants pour assurer l'exécution des travaux. Puis l'honorable monsieur ajoutait :

" Je n'ai pas changé d'opinion, mais comme membre de l'administration, je suis tenu de faire tous mes efforts pour découvrir les moyens en notre pouvoir pour remplir suivant l'esprit, sinon à la lettre, les obligations qui nous sont imposées par le pacte d'union, car c'etait un pacte d'union avec la Colombie anglaise."

Je suis certain que la Colombie anglaise sera très heureuse qu'on lui rappelle que le chef de l'opposition a affirmé que c'était un véritable pacte d'union avec la Colombie anglaise. Il continuait :

" Nous avons été obligés d'entreprendre de prouver la bonne foi du pays et de faire quelque chose qui permit au Parlement d'exécuter suivant l'esprit de la convention, sinon à la lettre, l'entreprise sérieuse qui consistait à construire le chemin de fer jusqu'aux rives de la Colombie anglaise. Les conditions légales sont exactes ; nous sommes tenus, dans un délai spécifié de construire un chemin devant relier le réseau des chemins de fer de l'Ontario à l'est, et la côte du Pacifique à l'ouest. Il y a une obligation morale aussi bien qu'une obligation légale. Nous croyions, d'abord qu'après avoir eu le temps de considérer ce que nous avions à faire, que la meilleure ligne de conduite à suivre, en attendant, serait de nous entendre avec le gouvernement local de la Colombie anglaise, et de tâcher d'apprendre de lui s'il y avait moyen de conclure quelque arrangement qui nous permettrait d'obtenir un délai pour l'exécution des travaux que nous étions tenus d'entreprendre. Dans ce but, un monsieur fut envoyé comme représentant de ce gouvernement auprès de cette province et pendant le cours de ses négociations avec le gouvernement local, il devint apparent, comme plusieurs députés de l'Ile de Vancouver l'avaient rendu apparent en Chambre, qu'il était excessivement important dans leur opinion que le chemin fût immédiatement commencé à Esquimalt et qu'il traversât l'île jusqu'à un point où il devrait ultérieurement traverser les Narrows. Pour ma part j'aurais consenti volontiers, pourvu que le gouvernement local eût été disposé à faire de nouvelles conditions nous accordant une extension du délai, à commencer aussi promptement que possible la construction de la partie du chemin qui devait traverser l'île ; mais il devint évident que les autorités locales étaient décidées à s'en tenir strictement aux conditions de l'Union et à demander leur accomplissement complet et rien de moins, j'étais et je suis fortement d'opinion que cette Chambre et le Canada étaient disposés à remplir les conditions et rien de plus. Agissant d'après l'impression que c'était là une représentation fidèle de l'opinion du pays, qui devait payer l'exécution de ces énormes travaux, nous avons donné instructions à M. Edgar, qui a été nommé pour représenter le gouvernement dans cette affaire, de dire que le gouvernement serait prêt à entreprendre immédiatement le commencement des travaux sur l'île, à traverser cette dernière vers le nord dans la direction du point de traverse, de pousser les explorations sur la terre ferme à construire un chemin passable le long de la croupe, à établir une ligne télégraphique le long du chemin, et aussitôt que les travaux pourraient être donnés à l'entreprise, à dépenser un million et demi chaque année dans la province. Je ne sais si l'offre sera acceptée ou non, et en attendant, il est absolument nécessaire que le gouvernement soit autorisé à procéder au commencement des travaux de telle façon qu'il croira pouvoir être acceptée par le pays en général et par les hommes raisonnables à la Colombie anglaise."

Maintenant, je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que cette question a été déférée au gouvernement impérial, par la Colombie-anglaise et que lord Carnarvon a soumis à

la considération du gouvernement fédéral son opinion sur ce qui devait être fait; cette opinion était que pas moins de de deux millions,—en sus de ce que nous devons dépenser dans l'île de Vancouver, la ligne télégraphique, le chemin carrossable et toutes les autres considérations,—devraient être dépensés annuellement par le gouvernement à la Colombie anglaise. Lorsque l'honorable monsieur soumit ses résolutions en 1874, comme je soumets aujourd'hui mes résolutions, il disait :

"Nous proposons, par ces résolutions, de demander à la Chambre de sanctionner les propositions générales. En premier lieu, nous devons demander à la Chambre l'autorisation complète de procéder à la construction du chemin d'après les conditions de l'Union avec la Colombie anglaise, parce que nous ne pouvons nous affranchir de cette obligation sans le consentement des parties contractantes, et que nous sommes en conséquence tenus de faire tous les arrangements que la Chambre nous donnera le pouvoir de faire, de remplir suivant l'esprit et autant que nous le pourrons suivant la lettre, les obligations qui nous sont imposées par la loi. La section de la Colombie anglaise devra naturellement être pressée aussi rapidement que possible, car il est essentiel de ne pas violer l'esprit ni autant que possible la lettre de la convention. J'attribue beaucoup d'importance, à ce que l'on puisse placer ces colons dans toutes les parties du pays et le remplir d'habitants, ce qui est la seule chose qui puisse ultérieurement donner une valeur commerciale au chemin ou développer la prospérité au pays. On remarquera que dans ces résolutious, comme je l'ai dit, le gouvernement pourvoit à la soumission de ces contrats au Parlement. Elles pourvoient aussi à ce que le gouvernement ait le pouvoir de lancer des propositions pour la construction du chemin sous le contrôle direct du gouvernement.

L'honorable monsieur proposait que le Pacifique canadien fût construit sous le contrôle direct du gouvernement; dans le cas où il n'y aurait pas eu de proposition et dans le cas où l'on ne pourrait mettre à exécution le programme du Parlement, qu'il devait être construit par des compagnies particulières aidées par une subvention en argent et en terres. En 1875, l'honorable monsieur ayant eu occasion de considérer les propositions qui étaient incorporées dans son projet de loi, sur lequel j'attirerai l'attention de la Cambre plus spécialement, à une époque ultérieure, obtint de la Chambre l'autorisation de procéder immédiatement à la construction du chemin de fer sous la direction immédiate du gouvernement, car il ne pouvait l'obtenir d'une autre manière. Ayant obtenu de la Chambre l'autorisation de donner, non-seulement dix mille piastres en argent par mille, pour chaque mille entre le lac Nipissingue et les rives du Pacifique et vingt mille acres de terres par mille mais il donna de plus $10,000 en argent par mille pour l'embranchement de Pembina ayant une longueur de quatre-vingt-cinq milles, et 20,000 acres de terrains par mille, pour l'embranchement de la Baie Georgienne, long de quatre-vingt-cinq milles, et il accorda de plus la somme additionnelle de quatre pour cent d'intérêt pendant vingt-cinq ans pour telle somme qui pourrait être nécessaire

afin d'assurer l'exécution des travaux. Maintenant, l'honorable chef du gouvernement d'alors déclara franchement à la Chambre, dès le commencement, que les conditions préalablement posées en 1872 et incorporées dans le contrat conclu avec la compagnie Allan en 1873, étaient complètement insuffisantes, et qu'il était nécessaire pour prouver la bonne foi du pays, et pour que l'honneur et les intérêts du pays fussent sauvegardés, que le chemin de fer fût construit. Il demanda et obtint du Parlement une augmentation considérable des moyens qui avaient été préalablement accordés par le Parlement pour l'exécution des travaux. En 1875, après une année d'expérience, il vint à la Chambre et fit la déclaration suivante :

" Nous nous sommes bornés à faire niveler la ligne parce que nous avons pensé qu'il était à propos d'en agir ainsi, et de ne pas pousser la chose plus loin, avant d'en arriver à un contrat général pour la ligne entière, à l'endroit où nous nous proposons de la construire, ce qui couvre la plus grande partie de la dépense de construction. Pour la même raison nous nous bornons seulement au nivellement et à la construction des ponts de Fort William, à Shebandowan, et au même genre d'ouvrage du Portage des Rats à la Rivière rouge."

On voit encore que l'honorable monsieur représente comme son programme et comme le programme du Parlement de 1874, comme cela avait été le programme du Parlement de 1871 et 1872, que les travaux devaient être exécutés par une compagnie particulière aidée d'une subvention en terres et en argent. Ainsi que je l'ai déjà affirmé, le sujet a été déféré en 1875 à lord Carnarvon, et il a proposé que $2,000,000 et non $1.500,000 devrait être le minimum du montant des dépenses pour les travaux de chemin de fer dans la province à partir de la date où les explorations seraient suffisamment avancées pour permettre de dépenser cet argent à la construction. En spécifiant ce montant, Sa Seigneurie disait dans le langage du mémoire :

" En spécifiant cette somme je comprends que le gouvernement canadien étant aussi intéressé que désireux de hâter l'achèvement des travaux qui doivent être entrepris, la dépense annuelle dépassera le minimum de $2,000,000, autant qu'il sera possible chaque année. Enfin, que le ou avant le 31 décembre 1890, le chemin de fer sera complété et ouvert au trafic depuis les bords du Pacifique jusqu'à un certain endroit à l'extrémité ouest du lac Supérieur, où il se reliera avec les lignes existantes de chemins de fer traversant une partie du territoire américain et aussi avec la navigation des eaux canadiennes."

Ces conditions renfermaient, il est vrai, une extension considérable du délai dans lequel les travaux devaient être terminés d'après le projet primitif, mais elles fixaient une limite définie et distincte dans laquelle une grande partie du Pacifique canadien devait être construite et mise en opération. L'honorable monsieur lui-même, en faisant allusion à ces conditions, disait :

"Nous nous efforcerons toujours de pousser cette entreprise aussi rapidement que les conditions du pays,—conditions qui sont encore à naître, nous le promettront, et nous complèterons aussitôt que possible une communication par voie ferrée avec la province du Pacifique. Quand ce temps viendra-il, je ne puis le prédire, mais je n'ai aucune raison de douter que nous serons capable de remplir nos obligations, telles que modifiées, envers la Colombie anglaise sans embarrasser sérieusement la marche de notre prospérité."

C'est-à-dire que l'honorable monsieur espérait qu'en 1890 il achèverait le chemin de fer "sans nuire sérieusement à la marche de la prospérité." Je suis heureux malgré les difficultés rencontrées par l'honorable monieur, de pouvoir soumettre à sa considération les moyens à l'aide desquels nous remplirons les obligations auxquelles il s'est engagé et auxquelles il a engagé l'honneur et la foi de son gouvernement et de son parti, en tant que le chef d'un grand parti peut engager ce parti pour l'accomplissement d'une grande entreprise nationale. Mais, monsieur je suis heureux de pouvoir citer non-seulement l'opinion du chef de l'ancien gouvernement, mais celle de l'honorable et savant député qui, est actuellement le chef de l'opposition constitutionnelle de Sa Majesté. L'honorable monsieur, d'après *Les Débats* du 5 mars, 1875, aurait dit :

"Le programme général du pays au sujet du chemin de fer du Pacifique, a été exposé devant le pays, et défini d'une facon claire et pratique avant les dernières élections générales."

J'ai lu à la Chambre les paroles par lesquelles le premier d'alors, avait défini son programme, ainsi que l'honorable monsieur l'a dit d'une façon claire et pratique, et j'admets parfaitement que ce programme a été ainsi défini. L'honorable député de South Durham continuait ainsi :

"Dans quelques-uns des détails de moindre importance, l'honorable député de Cumberland a indiqué plus ou moins de changements, mais les principaux traits de ce programme ont été comme je l'ai dit, pleinement exposés au pays antérieurement à la dernière élection générale, le verdict du peuple a été rendu et le résultat a été tel que ce programme a été définitivement accepté. Nous ne pouvons le changer. Nous n'avons pas le droit de le changer. Après avoir bien étudié les droits des membres du parlement, je ne puis concevoir que nous ayons le droit de répondre à l'appel de l'honorable député de Cumberland, et de discuter la question de savoir si le programme au sujet duquel l'opinion du pays a été interrogée et s'est prononcée, opinion dont l'exécution nous a été confiée, devrait être définitivement mis de côté. Je considère qu'il serait peu sage de considérer pour un instant une telle proposition. Je ne crois pas qu'aucun autre programme, différant dans ses effets généraux de celui qui a été proposé et accepté, puisse être praticable."

Je me suis permis de dire au commencement de mes remarques que nous pouvions démontrer à la Chambre, non-seulement que le Parlement en ces deux grandes occasions, a déclaré distinctement que son programme était de construire le chemin de fer Pacifique canadien, mais que le peuple, ainsi qu'il a été dit par le chef actuel de l'opposition a approuvé ce projet, et a, ainsi que l'honorable monsieur

l'a affirmé, mis le Parlement dans l'impossibilité de modifier ce programme. Je dois rappeler à la Chambre que les circonstances du pays n'étaient pas en 1875 les mêmes que lorsque le gouvernement précédent entreprit la construction du chemin de fer du Pacifique canadien; mais malgré le changement des circonstances, malgré que le ministre des finances de l'honorable monsieur, fut obligé de venir chaque année demander au Parlement d'augmenter considérablement les taxes du pays afin de rencontrer les dépenses ordinaires; malgré tout cela l'honorable monsieur soutenait que l'honneur et la bonne foi du pays étaient engagés à l'exécution de ces grands travaux et il venait devant cette Chambre et demandait l'autorisation du Parlement pour l'exécution de son projet. En 1876, après avoir acquis plus d'expérience, après s'être aperçu que les difficultés financières du pays n'avaient certainement pas diminué, l'honorable monsieur n'était pas encore découragé, car, en 1876, en sa qualité de premier ministre occupant une position élevée et responsable, en soumettant au pays le programme de son gouvernement, après avoir mûrement considéré la question, il énonçait les vues suivantes :

" Nous sentîmes tout d'abord que s'il était impossible de remplir à la lettre les engagements pris par nos prédécesseurs, l'honneur du pays exigeait que l'administration fît tout ce qui lui était raisonnablement possible pour mettre à exécution les engagements pris envers la Colombie anglaise, sinon tous, du moins ceux qu'il nous semblait le plus en notre pouvoir de remplir, et qui pouvaient être le plus avantageux pour tout le Canada, tout en étant de nature à satisfaire les hommes raisonnables de la Colombie anglaise, car cette province croyait avoir lieu de se plaindre du manque apparent de bonne foi avec lequel le pays remplissait ses obligations.

" En nous efforçant d'atteindre ce résultat il nous a fallu lutter contre des difficultés sérieuses dont je ferai bientôt mention .... D'après l'acte de 1874, le gouvernement ne peut construire le chemin à l'entreprise, suivant la pratique ordinaire, ou le chemin pourra être construit d'après les termes de la section 8, qui dit que le gouvernement pourra payer à une compagnie pour la construction de différentes parties de la route, $10,000 en argent et donner 20,000 acres de terre par mille, ainsi que quatre pour cent sur tout montant additionnel spécifié dans les soumissions. Le gouvernement a l'intention, aussitôt que les explorations seront suffisamment avancées, de demander des soumissions pour les parties de la route que le Parlement jugera à propos de faire commencer. L'argent dépensé pour le nivellement sera retenu comme partie des $10,000, par mille dont il est question dans la section 8. Il est peut être-douteux que le gouvernement soit en état de donner toute la ligne à l'entreprise l'été prochain, et de faire ratifier les contrats par le Parlement à la prochaine session."

De sorte que l'honorable monsieur en 1876, non-seulement avait l'intention de continuer régulièrement à pousser les travaux sur les sections les plus importantes du chemin, mais il se proposait de demander des soumissions pour la construction de tout le chemin de fer Pacifique canadien, à des conditions qui, comme je l'expliquerai plus tard, excédaient de beaucoup les pouvoirs qui nous aient jamais été conférés

par le Parlement, et à des conditions [illegible] lui-même, ainsi que je l'ai déjà dit, considérait, et consi[illegible]it consciencieusement, je crois, comme tout à fait insuffisantes :

" Si nous pouvons commencer l'année prochaine les travaux de construction dans la Colombie anglaise, on aura besoin de ces rails. On peut dire qu'il serait impossible de commencer la construction du chemin dans la Colombie anglaise sans avoir ces rails sur les lieux."

En cela je partage l'opinion de l'honorable monsieur.

M. MACKENZIE. Cette approbation est très tardive.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur n'a aucune raison de faire cette affirmation. Je crois qu'il me permettra peut-être de dire en passant qu'elles auraient été tout aussi utiles si elles n'étaient pas restées si longtemps sans abri à la Colombie anglaise. L'honorable monsieur disait de plus :

" Il y en a cinq milles tonneaux dans la Colombie anglaise, et si nous nous sommes trompés en les envoyant dans cette province, nous nous sommes trompés de bonne foi, dans notre vif désir de prouver au peuple de la Colombie anglaise que nous desirons remplir nos engagements à son endroit, que nos discours n'etaient pas de vaines promesses et que nous désirions nous mettre dans une position telle qu'il ne pourrait se méprendre sur nos intentions."

Eh! bien, monsieur, en 1877, après une autre année d'expérience, l'honorable monsieur expliquait encore son programme, qui était encore le programme de l'administration au sujet de ces travaux. Il disait :

" L'ancienne administration en signant la convention par laquelle la Colombie anglaise fut admise dans la Confédération, prit l'engagement explicite de construire le chemin de fer à travers le continent depuis le lac Nipissingue à l'est jusqu'à l'océan Pacifique à l'ouest, dans un nombre d'années déterminé. Lorsque l'administration actuelle monta au pouvoir elle comprit que, comme toutes les obligations de traités, celle-ci lui imposait certains devoirs d'administration et de gouvernement qu'elle n'avait pas le droit de négliger et qu'elle était obligée de mettre ce projet à exécution dans la mesure des ressources du pays.

" Tous les efforts de l'administration, depuis cette époque jusqu'à ce jour, ont été dirigés vers l'accomplissement de cette tâche de la manière qui lui paraissait la plus pratique et la plus facile, en tenant compte des difficultés à vaincre et des dépenses à encourir." * * * *

L'acte de 1874 décrète que 20,000 acres de terres seront donnés en propre, comme paiement partiel des entreprises et $10,000 en argent par mille —les terres étant, quant aux deux tiers, sujettes à certaines dispositions de l'acte—et que des soumissionnaires, seront invités à dire quelle somme additionnelle ils demanderont, payable par l'état dans 25 ans à 4 pour cent avec garantie. * * * *

J'ai dit l'année dernière, en comité des subsides, au sujet de cet article, que nous avions, ou que nous allions—j'oublie lequel—annoncer dans les journaux d'Angleterre et du Canada, que nous pensions pouvoir, vers le mois de janvier 1877, être prêts à demander des soumissions et à fournir des profils de la ligne. * * * * Je crois qu'au commencement de juillet ou plus tôt même, ce doit avoir été en juin. Toujours est-il que nous voulions donner cet avis public, afin que les entrepreneurs se proposant de soumissionner pussent avoir le temps de visiter le pays pour en juger par eux-mêmes. Je n'avais personnellement aucun doute d'une visite dans la région des prairies, sinon dans le pays qui s'étant à l'est des prairies au

lac Supérieur, convaincrait ceux qui pourraient se proposer de soumissionner, que, non-seulement il y a le long de la route une grande étendue de bonne terre, mais que les difficultés physiques à rencontrer ne sont pas aussi sérieuses que celles qu'on pourrait raisonnablement s'attendre à rencontrer dans le centre de ce continent.

" Je ne crois pas que l'avis donné ait produit grand résultat en ce sens. Je crois que quelques personnes ont visité le pays ; des agents de compagnies anglaises sont venues à Ottawa; quelques autres sont allés à l'agence du gouvernement à Londres, pour examiner les plans et les profils, ainsi que l'Acte du Parlement en vertu duquel les entreprises sont données ; mais, en conséquence des difficultés qu'éprouvent, par tout l'Univers, les entreprises de chemins de fer, la saison ne pouvait guère être considérée comme propice pour lancer le prospectus d'une entreprise de cette importance projetée dans des régions comparativement, je pourrais même dire complètement inconnues.

" Comme je l'ai dit plus haut, le gouvernement n'a pu se procurer les profils pour le mois de janvier. Mais aussitôt qu'ils ont pu être terminés, ils ont été envoyés à Londres. Depuis plusieurs mois, ils sont exposés dans le bureau des chemins de fer au ministère, et je crois que tout le profil depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique, s'il n'est prêt à l'heure qu'il est, sera bientôt terminé, c'est-à-dire sur les deux routes, dont l'exploration est complétée à travers la Colombie anglaise.

" Aussitôt que ces profils seront entièrement terminés, le gouvernement se propose de demander des soumissions, en donnant beaucoup de délai, de façon que les soumissions puissent être reçues quelques temps avant l'ouverture de la prochaine session du parlement, afin que celui-ci puisse se prononcer sur le plan que proposera le gouvernement après avoir reçu les offres des entrepreneurs."

De sorte que jusqu'en 1878, comme la Chambre pourra le voir, l'honorable monsieur est resté fidèle à l'obligation de construire rapidement le chemin de fer Pacifique canadien, et à sa construction par une compagnie particulière, à l'aide d'une concession de terrain et d'une subvention en argent. En 1878, la dernière fois que l'honorable monsieur a eu l'occasion de se prononcer comme premier ministre, il disait :

" En même temps il n'y a pas de doute qu'il était désirable d'avoir des communications par chemin de fer d'un bout à l'autre de notre Confédération en traversant le continent de l'est à l'ouest. Quant à la nécessité d'avoir de telles communications, il ne peut y avoir aucune différence réelle d'opinion entre les deux partis politiques de ce pays ou entre aucune classe de notre population."

Je suis très heureux en cette occasion en soumettant des résolutions aussi importantes à la considération de cette Chambre, d'avoir à citer l'opinion du chef de l'ancienne administration, donnée à cette Chambre et au pays par lui après avoir mûrement étudié cette question, que c'est un sujet non-seulement d'une importance vitale pour le pays, mais encore une question sur laquelle les deux partis s'entendent, non-seulement en cette Chambre mais encore parmi la population du dehors. En 1878 l'honorable monsieur disait aussi :

" Je dois dire en terminant que rien ne m'a causé ou n'a causé au gouvernement plus d'inquiétude que les affaires qui se rattachent à la voie ferrée du Pacifique. Nous comprenons qu'il est d'une grande importance pour le pays que ce chemin soit construit aussitôt que nous serons en

mesure de le faire sans être obligés d'imposer aux contribuables un fardeau qui deviendrait intolérable."

Je partage complètement l'opinion de l'honorable monsieur lorsqu'il fait cette déclaration, et je suis fier de pouvoir offrir aujourd'hui à la considération de l'honorable monsieur, et j'espère qu'après avoir étudié le projet, il lui accordera plus tard son appui, une proposition qui assure la construction d'une voie ferrée qu'il a déclarée être non-seulement une question d'honneur à laquelle le pays est engagé, mais une question de la plus absolue nécessité pour le développement du pays, à des conditions qui n'imposeront pas de fardeau intolérable aux contribuables.

M. MACKENZIE. Je prendrai la chose en considération plus tard.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur continuait ainsi :

"D'un autre coté, il est bien évident que la richesse du pays s'accroîtrait beaucoup plus rapidement, si nous pouvions jeter une population dans ces prairies, jusqu'ici désertes, qui renferment tant de terres propres à la colonisation et qui n'ont encore jamais rien produit dans l'intérêt commercial du pays."

J'attire de nouveau l'attention de l'honorable monsieur sur l'obligation qui lui incombe d'appuyer un projet à l'aide duquel ce qu'il nomme des " plaines désertes " peut devenir la patrie d'une population industrieuse, et non-seulement fournir aux colons l'aisance pour eux et pour leurs familles, mais encore accroître considérablement la richesse nationale du Canada, et cela à des conditions qui sont tout aussi avantageuses que celles qu'il a approuvées comme n'offrant aucun obstacle à l'exécution des travaux. Ensuite l'honorable monsieur ajoutait :

"Il en est de même de cette grande entreprise de l'ouest encore plus gigantesque, que l'on ne peut bien apprécier qu'après y avoir réfléchi. Sa longueur est telle—car ce chemin est quatre fois plus long que celui du Grand-Tronc de Montréal à Sarnia et cinq fois plus long que celui de Londres à Edimbourg et il traverse tout notre territoire—que l'on ne peut s'exagérer l'importance de l'exécution d'un travail aussi gigantesque, soit sous le rapport de la prospérité future du pays, soit à cause de l'influence qu'il exercera sur les rapports des différentes provinces entre elles."

Je n'ai pas besoin de faire des commentaires pour qu'une déclaration venant d'une source aussi autorisée puisse porter la conviction à l'esprit de tous les honorables députés présents quant à l'obligation qui incombe à tous les partis, soit en cette Chambre soit ailleurs, de réaliser ce que l'honorable monsieur a déclaré devoir être réalisé par l'exécution de ces travaux. C'était là, comme je l'ai déjà dit—l'honorable monsieur croit sans doute que c'est un malheur pour le pays—mais c'était la dernière occasion où il pût se prononcer avec l'autorité d'un premier ministre au sujet de cette grande question. Mais comme l'honorable monsieur l'a

dit, la question de l'exécution régulière des travaux et de l'achèvement du chemin de fer Pacifique canadien n'est pas un sujet qui ait été débattu devant le peuple aux dernières élections. Cette question avait été soumise en deux occasions par deux premiers ministres, représentant chacun l'un des grands partis du pays, et dans les deux occasions ce projet avait reçu l'appui de la grande majorité du peuple; mais, comme c'est un fait bien connu, un changement d'administration eut lieu en 1878, et l'honorable monsieur fut encore appelé à traiter la question. Son patriotisme fut mis à cette épreuve qui consiste à considérer une question sur les banquettes de l'opposition aussi bien que sur les banquettes ministérielles, et je vais lire à la Chambre les remarques que l'honorable monsieur comme chef de l'opposition, fit dans cette enceinte après le changement de ministère en 1879. Il disait alors:

" Nous reconnaissons les obligations qui nous incombent comme canadiens, et, tout en soutenant, de la manière la plus positive, que tout ce qu'il était possible pour une administration de faire, nous l'avons fait ou nous avons essayé de le faire, afin d'accomplir ou de réaliser les espérances qu'avaient fait naître les honorables messieurs de la droite en admettant la Colombie anglaise dans la Confédération, je dirai en même temps, que nous nous sommes efforcés, non-seulement de faire face aux obligations nationales, mais encore que nous avons mis en jeu, dans une grande mesure, notre existence comme administration, nous avons risqué notre position publique dans le but de donner suite, si possible, aux promesses que l'honorable préopinant avait faites."

L'honorable monsieur déclarait aussi, après l'expiration de ses cinq années de pouvoir, que rien n'avait été omis de ce qu'il était possible à son Cabinet de faire pour exécuter avec succès le programme vis-à-vis duquel ses prédécesseurs avaient engagé la Chambre et le pays,. Il disait:

" Notre plan à nous fut celui-ci: Nous avions voulu en premier lieu faire modifier les termes de l'arrangement. Ainsi, un agent fut envoyé à la Colombie anglaise, et plus tard lord Carnarvon offrit ses bons services afin d'en arriver à quelque entente avec cette province; et nous convînmes que nous essayerions de construire une voie ferrée depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique avant la fin de l'année 1890; que nous dépenserions une certaine somme annuellement dans la Colombie anglaise, une fois les explorations complétées et le tracé choisi. Or, la ligne ne fut jamais explorée suffisamment pour nous permettre d'en arriver à une conclusion avant l'année, et, aussitôt que nous eûmes les données nécessaires pour nous guider nous adoptâmes la route de Burrard Inlet, en demandant de suite des soumissions pour la construction de cette ligne.

" L'honorable ministre des Travaux Publics a prétendu que nous nous étions départis des premiers arrangements. Or, en quoi nous en sommes-nous départis? Nous avions réservé précisément la même quantité de terres, et l'équivalant en argent; seulement, au lieu de $30,000,000, nous avons accordé $10,000 par mille, ce qui aurait fait $26,000,000; le gouvernement devait contrôler la vente et la gestion des deux tiers des terres. En sollicitant des soumissions, nous devions inviter les soumissionnaires à dire sur quel montant additionnel ils exigeaient une garantie de quatre pour cent pour 25 ans."

L'honorable monsieur disait aussi:

" Tout en passant des contrats pour les travaux entre la baie du Tonnerre et Selkirk, dans le but d'y ouvrir un chemin, nous étions déterminés

à adopter ce système, et je me suis expliqué là dessus plusieurs fois durant mon administration. Nous avions l'intention, après avoir terminé les explorations, et adopté finalement la route qui devait passer par la Colombie anglaise, pour se rendre à l'océan, de confier l'exécution des travaux, depuis le lac Sup rieur en gagnant vers l'ouest à des entrepreneurs qui se chargeraient de la dépense déjà encourue et formant partie des $10,000 par mille que le gouvernement entendait payer sur les contrats de la ligne entière. Les honorables messieurs de la droite et tout le pays savent que nous avons demandé des soumissions en Angleterre à ces conditions, pendant quelques mois, avant que ces honorables messieurs prissent les rènes du gouvernement ; ils savent aussi que monsieur Sandford Fleming, l'ingénieur-en-chef, reçut instruction, durant son séjour à Londres, de se mettre en rapport avec les entrepreneurs et les capitalistes, et aussi d'obtenir l'aide de Sir John Rose, qui, en plusieurs circontances s'est montré un agent actif, énergique et patriotique de la confédération, dans le but de mener ce projet à bonne fin."

Je puis dire incidemment que, tandis que j'approuve entièrement tous ces efforts, l'honorable monsieur n'a, je crois, jamais été appelé à mettre sur le bureau de la Chambre, aucune partie de la correspondance échangée entre son gouvernement et les capitalistes et entrepreneurs, et qui n'ont pas eu pour effet de faire conclure un contrat.

M. BLAKE. A-t-il jamais refusé ?

Sir CHARLES TUPPER. On ne lui a jamais demandé rien qui fût si complètement en désaccord avec les premiers principes du gouvernement, que le serait de produire une correspondance dont la production ne pourrait procurer aucun avantage quelconque au gouvernement, mais au contraire, embarrasserait extrêmement le gouvernement dans ses opérations futures.

M. BLAKE. C'est là la véritable raison.

Sir CHARLES TUPPER. Je n'hésite pas à dire qu'un plus mauvais précédent ne saurait être établi, que celui d'un gouvernement qui entrerait en négociations avec des capitalistes pour s'assurer jusqu'à quel point ces derniers seraient prêts à entreprendre de grands travaux et à les compléter et qui produirait ensuite une correspondance qui pourrait être préjudiciable au caractère et à la position des capitalistes intéressés, et rendrait à l'avenir les capitalistes qui pourraient se trouver dans le même cas très défiants et peu désireux d'entrer en négociations avec un gouvernement qui, plus tard, rendrait ces négociations publiques. L'honorable monsieur disait encore :

"Mais en dépit de nos efforts, nous avons échoué d'une manière complète ; nous n'avons pas reçu une seule offre (une offre inacceptable à été faite) pour la construction du chemin de fer à ces conditions, c'est-à-dire la concession de 20,000 acres et $10,000 en argent par mille, avec une garantie de quatre pour cent sur telle balance qui aurait pu être considérée nécessaire. Aucuns termes ne pouvaient être plus explicites ; il serait difficile d'en mentionner de plus favorables ; et, cependant, l'on dirait par

son discours, que l'honorable préopinant espère que son plan de colonisation, avec 100,000,000 d'acres au lieu de 50,000,000, devra réussir d'une manière ou d'une autre, à faire construire le chemin. Mais les propres paroles de l'honorable monsieur, indiquent qu'il est tout-à-fait inutile pour lui d'espérer à présent que des entrepreneurs de chemin de fer ou de riches maisons de banque en Angleterre, s'engagent dans aucune entreprise du genre sur ce continent. Il faut en attribuer la cause, dans une grande mesure, au manque de confiance qui existe, suivant lui, dans les cercles monétaires en Angleterre, et surtout à la législation malhabile du Canada et des provinces, au sujet des voies ferrées, et enfin, au fait que les capitalistes étrangers n'ont obtenu que peu ou point de choses en retour de leurs placements dans ce pays."

"Depuis longtemps j'en suis venu à la conclusion qu'il sera excessivement difficile pour une population de 4,000,000 de conduire les affaires financières se rattachant à la construction de cette voie ferrée, de 2,600 milles, à travers un continent inconnu et presque désert, et fort difficile en plusieurs endroits. Aussi, je dirai franchement que je crains bien, d'après mon expérience, que nous ne soyions incapables aujourd'hui de triompher de ces nombreuses difficultés."

Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre que, dans ce qu'il a dit, et dans ce qu'il attendait, l'honorable monsieur était sincère, je suppose. Je suppose que lorsqu'il a prononcé ces paroles, il les a prononcées en toute franchise. La Chambre comprendra facilement la joie que j'espérais voir se répandre sur les traits de l'honorable monsieur lorsqu'il apprendrait que tout ce dont il se plaignait de ne pouvoir espérer l'accomplissement lorsqu'il occupait une position officielle en cette Chambre, ses successeurs sont en mesure d'en présenter l'accomplissement à la considération du parlement. J'admets franchement, et en cela je rends justice aux efforts sincères, habiles et énergiques de l'honorable monsieur, qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pendant la durée de son administration, pour placer cette grande œuvre sur des bases où le parlement, en deux occasions différentes, et le peuple ont affirmé qu'il doit être placé, c'est-à-dire que l'ouvrage doit être fait par une compagnie particulière, aidée d'une concession de terrains et d'une somme d'argent. Mais l'honorable monsieur a déclaré, dans une autre occasion, "qu'il aurait "été très facile de commencer le nivellement du chemin, "et de se conformer ainsi aux termes de l'acte d'union, mais "je ne voulais pas m'abaisser jusqu'à agir avec duplicité dans "cette affaire." Je tiens pour certain dans tout ceci que l'honorable monsieur agissait en toute sincérité, que dans toutes ces déclarations faites à la Chambre, au sujet de son grand désir de favoriser l'exécution de cette grande œuvre nationale, il donnait l'expression sincère de son opinion,—de l'opinion que, siégeant à droite ou à gauche de la Chambre, il serait toujours prêt à appuyer avec autant de zèle et aussi cordialement ce programme. Mais en 1878, il y a eu une élection générale qui eut pour résultat de confier de nouveau à mon très honorable ami la tâche importante d'administrer les affaires publiques du pays, et de le mettre de nouveau face à face avec cette grande œuvre nationale, cette entre-

prise gigantesque, qui, pendant cinq ans, n'avait, malgré les efforts de nos prédécesseurs, fait que très peu de progrès. Nous nous sommes trouvés en la position d'être appelés à traiter cette question du grand chemin de fer Pacifique canadien, pour lequel un montant considérable d'argent avait été dépensé, et dépensé d'une manière qui serait tout à fait inutile au pays à moins que des mesures ne fussent prises pour terminer promptement, au moins cette partie des travaux qui était en voie d'exécution, et d'y ajouter les améliorations nécessaires pour en retirer les avantages qu'on avait droit d'en attendre. Nous n'étions donc pas en position de pouvoir changer le programme, ainsi que les honorables messieurs de la gauche pourront le voir. Mais nous sommes venus devant le parlement pour ré-affirmer le programme que nous avions inauguré, à l'origine du projet du chemin de fer Pacifique canadien, programme comprenant l'utilisation des terres du grand Nord-Ouest, pour l'achèvement de la construction de cette vaste entreprise. Il y avait toutes les raisons du monde, d'adopter ce programme dès l'abord et d'y revenir plus tard. Chacun sait que le développement de ce grand territoire dépend de ce programme, que tous les jours il devient mieux connu et mieux compris par le peuple dont les intérêts seront favorisés par l'exécution des projets qui découlent de cette entreprise gigantesque; qu'en dehors de la question politique d'un intérêt vital relative à l'union de la Colombie anglaise avec le reste de la Confédération, le progrès et la prospérité du Canada doivent être favorisés à un degré qu'on ne saurait atteindre sans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Nous sentions aussi que, ces terres étant, comme le chef de l'ancienne administration l'a très-bien dit, des terres désertes, malgré leur fertilité et leur énorme étendue et pratiquement aussi dépourvues de valeur que si elles étaient dans un pays étranger, en tant que le Canada est concerné, à moins qu'elles ne fussent colonisées, et, comme il a été dit, leur utilisation ne pouvant être effectuée que par l'exécution de cette grande entreprise nationale, nous devions revenir à la Chambre avec notre programme primitif. Nous avons été obligés de le reprendre tel que nous l'avons trouvé, et à le continuer comme ouvrage du gouvernement, afin de rendre utile pour le pays, l'ouvrage qui avait été fait. Mais nous avons demandé à la Chambre de placer à notre disposition 100,000,000 d'acres de terres afin de couvrir les dépenses relatives à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Nous sentions que, par ce moyen, nous nous mettrions encore en mesure d'épargner aux anciennes provinces, une augmentation de taxes. Nous désirions, en utilisant les terres du Nord-Ouest, obtenir les moyens de rembourser au trésor

chaque dollar dépensé ou qui doit être dépensé pour cette entreprise. Les honorables messieurs savent aussi, que dans le développement de ce programme, nous nous sommes proposé d'obtenir la co-opération du gouvernement impérial. L'honorable chef de l'opposition, se permet parfois un sarcasme inoffensif au sujet du résultat des efforts de ce gouvernement pour interresser le gouvernement impérial dans cette entreprise. Maintenant, c'est un fait très bien connu qu'armés par cette Chambre du pouvoir d'utiliser 100,000,000 d'acres dans le Nord-Ouest,si nous pouvions ainsi assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, mon très honorable ami, le premier ministre, le ministre des Finances et moi nous sommes allés en Angleterre en 1879. Je n'ai pas l'intention de prétendre que nous ayons obtenu de grands résultats dans notre mission, pour ce qui concerne le chemin de fer, mais je crois pouvoir dire que nous avons passablement réussi au sujet des affaires qui regardaient nos départements respectifs. Nous avons trouvé la presse anglaise indifférente sinon hostile au Canada ; là où elle n'était pas hostile, elle était indifférente, contrairement à l'esprit qui l'animait vis-à-vis de l'Australie et des autres colonies. De fait, dans plusieurs cas, le Canada était traité avec une hostilité marquée. Très subitement, cependant, un changement très marqué, très frappant, se manifesta. Quand ? Lorsque lord Beaconsfield, le premier ministre d'alors, affirma ouvertement, ou en public, la valeur énorme du grand Nord-Ouest du Canada. Je ne veux pas dire qu'il ait été tout à fait exact dans toutes ses déclarations ; mais dans tous les cas, il avait parfaitement raison lorsqu'il disait que l'imagination la plus vive, ne pourrait guère estimer trop haut l'énorme valeur du grand Nord-Ouest et les avantages qu'il présente aux agriculteurs de tous les pays du monde qui désirent émigrer. A partir de ce jour jusqu'à présent, chacun sait le changement marqué et rapide qui se fit dans l'opinion publique en Angleterre, surtout dans les vues d'un journal très important des Iles Britanniques, et dans ceux de plusieurs autres en ce pays et aux Etats-Unis, et aussi dans le degré d'intérêt qui concentre sur le Nord-Ouest. Le population de ce pays doit à mon très-honorable ami ce grand et avantageux changement, amené par ses rapports personnels avec le premier ministre de l'Angleterre et l'usage qu'il en a fait dans ses rapports avec la population de la Grande-Bretagne. Les honorables messieurs savent que nous avons alors été obligés d'avouer qu'il nous était impossible d'exécuter aucun grand projet pour la construction du chemin de fer Pacifique canadien. J'ose dire que nous croyions avoir produit quelque impression sur le gouvernement impérial pendant notre séjour en Angleterre. Je crois que mon honorable

ami le chef de l'opposition, qui s'est moqué de notre déclaration que nous avions obtenu la sympathie du gouvernement impérial et réussi à l'intéresser à notre succès relativement au chemin de fer Pacifique canadien, trouvera notre assertion fortement corroborée par les nouvelles reçues aujourd'hui au sujet de l'action de ce gouvernement. On peut croire maintenant que nos efforts auprès du gouvernement impérial porteront d'heureux fruits dans un avenir peu éloigné. Le Bureau Colonial a fait ce qu'il n'avait jamais fait auparavant, il a publié, sous son autorité, un document recommandant le Canada comme champ d'émigration. Je ne sais pas si l'honorable monsieur (M. Blake), a vu les nouvelles aujourd'hui ou non; mais je suis bien certain, que, comme canadien et comme patriote, il sera heureux d'apprendre que le *Times*, de Londres, annonce que le gouvernement impérial a promis d'inaugurer un plan d'émigration, de concert avec le gouvernement canadien. Ainsi l'honorable monsieur peut être convaincu qu'il n'est pas tout à fait en position de répéter,—ce qu'il affirmait avec plaisir, je le crains du moins,—que le gouvernement actuel du Canada avait complètement échoué dans ses négociations.

M. BLAKE. Permettez-moi de rappeler à mon honorable ami que le gouvernement impérial actuel est le gouvernement de M. Gladstone, et que le gouvernement avec lequel lui et ses collègues ont eu des entrevues était le gouvernement Beaconsfield.

Sir CHARLES TUPPER. Mon honorable ami me permettra de lui faire voir qu'il donne, en parlant ainsi, plus de force à mon argument. Il me permettra de l'informer que, la dernière session, j'ai déclaré que ce gouvernement, loin d'éprouver de l'anxiété en conséquence du changement de ministère en Angleterre, était informé et croyait que les sentiments des membres du nouveau ministère étaient des plus favorables au Canada. Mon honorable ami me permettra de plus de l'informer que depuis l'avènement au pouvoir du gouvernement libéral, le très honorable premier, mon honorable ami le ministre de l'Agriculture, et moi-même, nous avons été en rapports personnels avec plusieurs des membres de l'administration actuelle, et nous leurs avons fait comprendre l'importance qu'il y avait pour le gouvernement de la Grande-Bretagne d'accorder son attention aux ressources du grand Nord-Ouest canadien, comme champ d'émigration et comme moyen de faire face aux difficultés sérieuses qui se sont présentées dans l'adminstration des Iles Britanniques. De sorte que je ne crois pas que mon honorable ami y ait gagné beaucoup en faisant remarquer qu'il y a eu un changement d'administration. Il ne fait que donner plus de

force à l'opinion que j'ai exprimée savoir, que le Canada occupe aujourd'hui une position qu'il n'a jamais eue auparavant. J'avoue franchement que nous n'avons pas trouvé, lors de notre voyage en 1879, que le temps était venu de lancer avec succès le plan relatif aux cent millions d'acres de terres, qui avaient été mis à notre disposition en vue d'assurer la construction du chemin de fer Pacifique. Mais, nous avons jeté la semence en terre, et nous n'avons pas perdu de vue les moyens—ceux auxquels j'ai déjà fait allusion—et d'autres par lesquels la position du Canada pouvait être modifiée de beaucoup relativement à cette entreprise. Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture, par un coup de génie, et peut-être que jamais ministre canadien n'a fait coup de génie plus heureux que celui qu'il fit lorsqu'il adopta le plan de montrer la confiance que le gouvernement du Canada avait en l'avenir de notre pays, en déclarant, à une époque où les agriculteurs de la Grande-Bretagne, étaient très occupés de leur position malheureuse, que les personnes possédant des moyens et désireuses d'émigrer en ce pays et de cultiver le sol du grand Nord-Ouest, pouvaient choisir des délégués indépendants et expérimentés pour venir ici étudier le pays, et que le gouvernement du Canada, tellement il était sûr que leur rapport serait favorable, paierait leurs dépenses. Il serait absolument impossible de se faire une idée exacte, au point de vue économique et financier, du grand avantage que cet acte si simple procurera au Canada. L'opinion, dans toute la Grande-Bretagne, relativement à notre pays, a subi un changement complet, et lorsque nous sommes retournés en Angleterre à la clôture de la dernier session du Parlement, nous avons trouvé que le Canada occupait auprès de la mère-patrie une position tout à fait différente de celle qu'il occupait une année auparavant.

M. MACKENZIE. Grâce à Hanlan.

Sir CHARLES TUPHER. Hanlan est une influence que je suis loin de mépriser.

Sir JOHN A. MACDONALD. Il rame dans le même bateau que nous.

M. BLAKE. Vous voyagez en chemin de fer.

Sir CHARLES TUPPER. Mon très honorable ami dit qu'il rame dans le même bateau que nous. Je puis dire que j'en suis bien aise que tout l'intérêt qu'il peut exciter dans le monde du sport, donne au Canada plus d'importance en Angleterre. J'ai déclaré, il y a un instant, qu'en 1879, le Parlement à mis à notre disposition 100,000,000 d'acres de

terres, et j'ai déjà donné à entendre que nous ne pouvions pas avec cette concession conclure des arrangements pour aucun plan complet propre à assurer la construction rapide du chemin de fer.

En 1880, nous réunîmes les Chambres, nous leur présentâmes le même programme et nous acceptâmes de bonne foi les obligations que nous imposaient les actes de nos prédécesseurs. Bien que nous n'eûmes jamais accueilli le plan de faire construire la ligne par le gouvernement, nous acceptâmes les travaux au point où ils en étaient. Nous avons adjugé à l'entreprise les 127 milles du chemin pour lesquels le chef de l'ancienne administration avait demandé des soumissions, ce qui indiquait bien son intention de les construire. D'ailleurs, nous avions donné à la population de la Colombie anglaise l'assurance de construire cette section et nous devions nous conformer au traité Carnarvon en la construisant. Lorsque nous déclarâmes, en parlement, que nous étions décidés à commencer les travaux, je crois que les honorables députés de la gauche ne nous donnèrent pas toute l'aide et la coopération auxquelles nous avions droit. Je ne voudrais rien dire de blessant pour aucun membre de la gauche, mais je crois réellement que l'attitude de l'opposition n'était pas justifiable, puisque le gouvernement ne faisait que remplir les engagements qu'ils avaient pris eux-mêmes, sous leurs propres signatures comme ministres, par leurs votes en parlement, par leurs déclarations dans cette Chambre et dans le pays et envers le gouvernement de la mère-patrie. Comme nous ne faisions que mettre à effet leurs propositions, nous avions droit de nous attendre à un autre accueil. Mais l'attitude des honorables messieurs n'a eu pour résultat que démontrer que si le chef de l'opposition avait modifié son opinion, le parlement était toujours du même avis sur cette grande question. Le chef de l'opposition proposa,—et c'était une proposition tout-à-fait contraire au programme du gouvernement, qu'il appuyait et à ses déclarations en cette Chambre, —il nous proposa donc de rompre nos engagements avec la Colombie anglaise et lord Carnarvon, et de donner, j'allais dire le démenti à lord Dufferin qui avait déclaré sur son honneur que la convention arrêtée avec la Colombie anglaise serait mise à effet dans tous ses détails. L'effet de cette résolution fut de nous permettre d'inscrire dans les archives du parlement un vote de 131 contre 49, attestant que non-seulement nous tiendrions nos engagements envers la Colombie anglaise, mais que nous devions au Canada de commencer les travaux et de les avancer suffisamment pour nous permettre de changer le premier programme d'après lequel la ligne serait construite par une compagnie à laquelle nous accorderions des subventions en argent et en terres. Et si

nous n'avions pas donné à l'entreprise la section de la Colombie anglaise, si nous n'avions pas poussé activement la construction des 85 milles qui complètent la section entre le lac Supérieur et la rivière Rouge nous ne pourrions aujourd'hui soumettre à la Chambre le meilleur projet pour la construction de cette ligne dont le parlement ait jamais été saisi. Voici ce que disait l'honorable monsieur :

"Je ne nierai pas un seul instant que nous avions l'intention d'exécuter les termes de l'arrangement pris avec lord Carnarvon, et rien que le manque de moyens nous aurait empêchés d'accomplir cet objet que devraient désirer tous ceux qui avaient à cœur l'extension de notre commerce."

Ainsi donc, non seulement l'obligation contractée envers lord Carnarvon, mais les intérêts du pays rendaient désirable l'exécution du programme. Mais je continue à citer :

"Quiconque étudie la question ne peut manquer de voir que si cette extension de notre commerce à travers le continent pouvait se faire sans de trop grands sacrifices, elle serait désirable en elle-même."

Sir JOHN A. MACDONALD. Qui a dit cela ?

Sir CHARLES TUPPER. Le chef de l'ancienne administration pendant la dernière session du parlement. L'honorable monsieur ajoutait :

"Voici en quoi consistait ce programme : Nous étions d'avis que le chemin de fer avait été entrepris comme une vraie grande voie nationale allant d'une extrémité à l'autre du pays et que, quel que fût le terminus, près du lac Nipissingue, elle devait être reliée à quelques autres lignes ; et nous fîmes la part d'une subvention à quelques-unes de ces lignes à l'est de la baie Georgienne. Notre but était d'avoir aussitôt que possible un chemin de fer partant de la baie Georgienne et devant se relier aux lignes de Québec, par le Canada central. * * * * * * * * Notre plan aurait donné une ligne directe jusqu'à la vallée de l'Outaouais, la ligne notoirement la plus courte sur nos territoires, de l'ouest à l'est. Les honorables messieurs de la droite ont sacrifié tous les avantages que la province de Québec et les provinces à l'est de celle-ci auraient retirés de notre plan, et le président du conseil ne doit pas être disposé à se féliciter de l'attitude qu'il a prise ; il a délibérément fait tort à sa province, et il rit maintenant du mal qu'il a fait."

L'honorable monsieur sera heureux de constater que le président du conseil, quand il a siégé à la gauche comme quand il siégeait à la droite, a invariablement recommandé, dans les termes les plus énergiques, la continuation des travaux sur la section est du chemin de fer du Pacifique canadien, et peut maintenant se féliciter, non de l'acquisition de la ligne de la baie Georgienne, mais de ce que l'on va construire immédiatement une ligne reliant la grande province de Québec et toutes les provinces de l'est aux fertiles territoires du Nord-Ouest par la ligne la plus courte et la plus convenable.

Suivant son habitude, l'honorable chef de l'opposition s'est permis plusieurs plaisanteries à ce sujet. Il a raillé

nos amis de Québec d'avoir été abandonnés, sacrifiés. J'espère, M. l'Orateur, que maintenant que ces honorables messieurs peuvent supporter ces railleries avec un certain calme, ils trouveront l'honorable monsieur prêt à considérer quels sont les intérêts de la grande section est du pays, disposition qu'il manifestait lorsqu'il supposait que nous avions fait à la population de ces districts une injustice qu'elle ne méritait pas de notre part. L'honorable chef de l'opposition s'exprimait ainsi :

" Je pensais avoir fait pour la province de Québec tout ce qui était raisonnable et convenable, et je suis prêt à mettre ma manière d'agir en contraste avec tout ce que les honorables messieurs de la droite ont fait jusqu'ici. Mais je ne me laisserai pas éloigner de mon argumentation par des écarts de ce genre. Je parle en ce moment de l'influence du projet du chemin de fer du Pacifique sur les intérêts de Québec. Je parle du plan que nous avons adopté pour diriger le commerce, par la vallée de l'Outaouais, jusqu'aux grandes villes du Saint-Laurent, et j'ai affirmé, ce que personne ne niera, que ce plan promettait beaucoup pour la prospérité de ces villes.".

Comme je l'ai déjà dit, les modifications que l'honorable chef de l'ancien gouvernement avait apportées à son plan, augmentaient beaucoup le montant des contrats et, comme il le dit lui-même, tous ses collègues et lui-même étaient en faveur des soumissionnaires. L'honorable monsieur ajoutait :

" J'avoue que, ces messieurs s'étant engagés à construire le chemin, nous étions obligés, comme leurs successeurs, de donner effet à leur plan, si c'était possible, et nous avons fait de notre mieux. Les modifications que nous y avons apportées, étaient toutes en faveur de ceux qui pouvaient faire des soumissions, et elles auraient dû, par conséquent, en amener, quoique les leurs aient échoués .... Le plan de l'ancienne administration pourvoyait au paiement de $10,000 comptant, par mille, pour les 2,[illegible]00 milles entiers."

Il pourvoyait à plus que cela. Il pourvoyait au paiement de $10,000, par mille, en espèces, non-seulement pour les 2,627 milles de la ligne, mais aussi pour l'embranchement de la baie Georgienne et celui de Pembina. L'honorable monsieur ajoutait :

" Cela constituait un total de $26,000,000, ce qui, en y ajoutant $3,000,000 pour explorations, d'après l'honorable monsieur, donnait $29,000,000, laissant une balance de $1,000,000 qui serait affectée à l'extrémité est, et à solder la plus grande partie de la subvention accordée au Canada Central, si l'ancien gouvernement avait pu obtenir des offres qui lui auraient permis de construire le chemin pour $26,000,000, je pense qu'il aurait été de son devoir de les accepter. Il ne lui en a pas été fait et l'honorable monsieur sait qu'il n'en [illegible]rait pu obtenir quand même il en aurait demandé."

J'attire l'attention de l'honorable monsieur sur cette déclaration qui démontre qu'il approuvait, autant qu'il pouvait le faire, la marche que nous avions adoptée.

Or, M. le président, nous avons accepté une offre préférable à celle de l'honorable monsieur, comme je le ferai voir à la Chambre de la façon la plus claire et la plus cou-

cluante, et je demande à l'honorable monsieur l'appui qu'il s'est engagé à donner à ce projet. Lorsque, comme chef de l'opposition, l'honorable monsieur déclara que si le gouvernement voulait agir de telle manière, il l'appuierait, je n'eus pas même l'idée que quand nous nous conformerions à ses désirs, il nous retirerait cet appui, ou même hésiterait à remplir la promesse qu'il avait faite dans cette Chambre. J'ai lu la déclaration dans laquelle l'honorable monsieur disait qu'il dédaignerait d'user de ruse. Je le croyais sincère, j'avais accepté son offre et je le tiens responsable de sa déclaration.

Lorsque j'aurai démontré à la Chambre comme je vais le faire,—que nos conditions, celles que nous avons déposées sur la table de la Chambre, sont bien plus avantageuses que celles qu'il nous avait promis d'appuyer, je demanderai qu'il les appuie.

L'honorable monsieur a dit que le gouvernement n'avait pas reçu d'offres. Mais pourquoi l'honorable monsieur lui-même n'a-t-il pas reçu d'offres ? Il n'a pas reçu d'offres parce que, pendant cinq ans, l'état du pays s'opposait à ce que l'honorable monsieur pût en recevoir.

M. le président, lorsque, grâce aux influences que j'ai mentionnées, le ton de la presse anglaise changea entièrement, lorsque les émigrants des meilleures catégories que nous puissions désirer dans le pays, commencèrent à se préoccuper vivement du Nord-Ouest canadien ; lorsqu'un mouvement comme on n'en avait jamais vu, attira l'attention des capitalistes aussi bien que celle des émigrants, en Angleterre, sur le Nord-Ouest ; lorsque, grâce au programme de mon honorable ami, le ministre des finances, l'état financier du pays se trouva complètement changé ; lorsque, grâce au changement du tarif, le soleil de la prospérité rayonna de nouveau sur le Canada ; lorsque, M. l'Orateur, les membres du gouvernement canadien purent se présenter aux capitalistes du monde entier, au Canada, aux Etats-Unis ou en Angleterre, et prouver qu'ils ne se présentaient plus devant les Chambres, avec des déficits de plus en plus alarmants, chaque année, et auxquels nous ne pouvions faire face, qu'ils n'augmentaient plus la dette du pays chaque année, sans exécuter de travaux publics, mais seulement pour faire face aux dépenses ordinaires que le revenu aurait dû balancer, lorsque ce triste état de choses fut changé, la question du chemin de fer prit un autre aspect. Sous l'ancien état de choses, mon honorable ami de la gauche, ne pouvait obtenir d'offres en réponse à un avis qu'il avait fait publier dans le monde entier et par lequel il demandait aux capitalistes de se charger de cette entreprise, moyennant $20,000 en espèces et 20,000 acres pour chaque mille ; pareille annonce était vaine et

n'amenait aucune offre; son annonce, publiée en Angleterre et au Canada, n'obtint pas une seule réponse; c'est peut-être ce qui a fait croire à mon honorable ami que nous ne recevrions pas d'offres non plus. Mais comme je viens de le dire, lorsque les choses changèrent, lorsque le gouvernement eut réussi à triompher des plus grandes difficultés de cette vaste entreprise, lorsqu'il eut démontré aux capitalistes, sur l'autorité de cette Chambre, que nous pouvions disposer de cent millions d'acres de terres pour continuer l'entreprise que nous ne craignions pas de pousser les travaux, que nous pouvions démontrer que si gigantesque et si sérieuse que fût l'entreprise, si onéreuses que fussent les obligations qu'elle entraînait, nous pouvions l'accomplir, lorsqu'en un mot, nous démontrâmes que nous ne redoutions pas de la continuer, lorsque nous prouvâmes aux capitalistes du monde entier, que nous mêmes y avions confiance, que nous étions prêts à entreprendre ces gigantesques travaux, l'aspect de la question changea complètement.

C'est en pareilles circonstances, M. l'Orateur, que le gouvernement soumit son programme au parlement pendant la dernière session, et que nous rencontrâmes des adversaires, l'opposition ayant complètement changé de front. Les mêmes hommes qui, cinq ans passés, se déclaraient disposés à faire construire le chemin de fer du Pacifique par le gouvernement; les mêmes hommes qui avaient pris cet engagement avec la Colombie anglaise et qui, dans cette Chambre, s'étaient liés par les engagements les plus solennels, ces mêmes hommes demandèrent la suspension des travaux pour leur permettre d'embarrasser le gouvernement qui avait pris les meilleurs moyens de faire disparaître les difficultés en présence desquelles l'honorable monsieur n'avait obtenu aucune réponse à un avis publié dans tout le pays. J'ai cet avis sous les yeux. Il fut publié le 29 mai 1876, et on peut y lire: "Les soumissions devront être envoyées le ou avant le 1er janvier 1877, en vertu des dispositions de l'Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 1874, qui prescrit que les entrepreneurs de la construction et de l'exploitation, recevront une subvention en terres, ou le produit de la vente de ces terres." Ainsi donc, les entrepreneurs recevraient non seulement une subvention en terres, mais, à leur choix, le produit de la vente de ces terres.

M. MACKENZIE. L'honorable monsieur a tort de formuler semblable affirmation. Je suis même surpris qu'il ait osé la formuler, parce que, s'il veut bien consulter la loi, il y verra que, d'après l'arrangement conclu, le gouvernement devait vendre les deux tiers des terres et remettre le produit de cette vente aux entrepreneurs.

Sir CHARLES TUPPER. Je suis heureux que l'honorable monsieur m'ait rappelé ce détail, car nous laissons aux

entrepreneurs tous les frais de la vente des terres, tandis que l'honorable monsieur s'offrait à payer les frais de la vente des deux tiers de ces terres et à remettre aux entrepreneurs le produit de la vente, sans aucune déduction. Je suis heureux qu'il ait mentionné ce fait, parce que cela prouve d'autant mieux quelles étaient les conditions de son avis. Puis il ajoute: " Ou le produit de la vente des terres, a raison de vingt mille acres par mille, plus $10,000, en espèces, par mille également, pour la construction du chemin de fer du Nord-Ouest." Ainsi donc, l'honorable monsieur offrait $10,000 par mille, plus l'intérêt à 4 pour cent, à dater de l'achèvement des travaux, ou toute autre somme subséquente qui pourraitêtre stipulée dans le contrat. En outre, l'Acte invite les soumisssionnaires à indiquer, dans leurs offres, la somme minimum sur laquelle l'intérêt sera exigé. Ces conditions furent adoptées et un avis fut publié dans le monde entier, en Angleterre, aux Etats-Unis et au Canada. L'honorable monsieur croyait, je présume, que, dans les circonstances que j'ai mentionnées, le moment était venu de traiter la question de plus haut.

J'avouerai franchement à la Chambre que s'il est une chose qui ait opéré un changement dans l'opinion publique au sujet de la valeur des terres au Nord-Ouest, et des grandes constructions de chemins de fer qu'on allait réaliser dans cette région, c'est le merveilleux succès—rendu public dans le monde entier—du syndicat qui avait acheté le chemin de fer de St. Paul, Minneapolis et Manitoba, et était devenu seul propriétaire de cette ligne. Les rapports publiés par ce syndicat démontrent non-seulement la rapidité avec laquelle une compagnie particulière peut construire une voie ferrée, mais ils font connaître la valeur des terres dans les prairies du Nord-Ouest et les prix qu'elles peuvent atteindre quand il s'agit d'aider ainsi à la construction d'un chemin de fer. L'attention que les capitalistes commençaient à donner aux entreprises de ce genre exerça naturellement une influence marquée sur cette question.

Je déclarerai encore franchement à la Chambre—car nous n'avons rien à cacher—que quand nous eûmes décidé de demander aux entrepreneurs et aux capitalistes à quelles conditions ils achèveraient ligne du chemin de fer du Pacifique canadien et en prendraient possession, nous nous mîmes en communication avec toutes les personnes chez lesquelles nous supposions l'intention d'accepter un contrat, afin d'obtenir le plus bas prix possible. Comme l'a dit mon honorable ami, des capitalistes américains et canadiens firent des offres pour la construction du reste de la ligne. Le gouvernement s'offrit à compléter la ligne de la baie du Tonnerre à la rivière-Rouge. Nous proposâmes de compléter les sections qui traversent les passes de la rivière Fraser,

à la Colombie anglaise, et de continuer la ligne, parce que c'était une absurdité de fixer le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien à un point où il y a seulement trois pieds d'eau, quand même ce terminus eût pu être avantageux temporairement. Nous proposâmes aussi d'achever ultérieurement une ligne reliant Emory Bar à Port Moody, havre choisi par les honorables messieurs de la gauche comme étant le meilleur terminus du Pacifique canadien. Nous sommes toujours disposés à louanger nos honorables amis de la gauche en ce qu'ils font de bien et nous l'avons prouvé en admettant que le choix qu'ils avaient fait de ce terminus était judicieux.

M. BLAKE. Mais vous avez dit que ce choix était prématuré.

Sir CHARLES TUPPER. J'ai dit, en effet, qu'il était prématuré et nous l'avons examiné de nouveau, avant d'adopter le tracé. Nous avons étudié tous les tracés que nous pensions les plus avantageux, mais nous crûmes devoir faire un autre examen avant de prendre une décision finale. Cet examen nous révéla que si la route du nord offrait certains avantages, nous pouvions bien reconnaître la sagesse que les honorables messieurs avaient montrée en fixant le port où serait le terminus. Nous proposâmes alors de compléter la ligne de la baie du Tonnerre à la rivière Rouge, de Kamloops à Emory Bar et, enfin, jusqu'à Port Moody. Nous demandâmes à des entrepreneurs à quelles conditions ils s'engageraient à construire les autres sections de la ligne entre le Nipissingue et la baie du Tonnerre, distance d'environ 650 milles ; on a mesuré cette section à la chaîne pour la première fois, pendant la saison dernière et constat, qu'elle a 652 milles. Nous avons demandé à quelles conditions les entrepreneurs achèveraient toute la ligne depuis la rivière Rouge jusqu'à Kamloops, et deviendraient acquéreurs de toute la ligne pour l'exploiter.

M. MACKENZIE. Seriez-vous assez bon de soumettre à la Chambre copies de ces propositions ?

Sir CHARLES TUPPER. Certainement; je n'y vois aucune objection. Mais je ne donnerai à l'honorable monsieur aucune autre information, en outre de ce que je viens d'expliquer.

M. MACKENZIE. Consentiriez-vous à nous donner les noms des personnes auxquelles ces propositions ont été faites ?

Sir CHARLES TUPPER. Ces noms sont déjà connus.

M. MACKENZIE. Point par avis public, moyen que j'avais employé.

Sir CHARLES TUPPER. Non, car je crois que le meilleur moyen de ne pas atteindre le but que nous avions en vue est celui que l'honorable monsieur a employé. C'eût été assez pour effrayer tous les entrepreneurs, puisque l'honorable monsieur avatt dit, dans cette enceinte, qu'il était impossible de provoquer des offres. Nous avons agi plus sagement, et nos efforts ont été couronnés de succès. Après nous être mis en communication avec des entrepreneurs que nous croyions disposés à faire des propositions, nous avons le plaisir de soumettre à la Chambre une proposition qui, dans sa nature et ses détails, mérite, selon moi, toute l'attende la Chambre, comparativement à celles qui ont été faites antérieurement.

J'ai déjà dit que le contrat soumis à la Chambre et qu'une résolution lui demande d'adopter, assure l'achèvement et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique canadien par une compagnie particulière recevant un octroi en terres et en espèces, aux conditions les plus avantageuses qui jamais aient été soumises à la Chambre, ou proposées par des capitalistes du pays pour atteindre l'objet désiré. Je vais donner les dates et les informations précises sur lesquelles je base cette déclaration. Je dirai d'abord que j'ai fait préparer soigneusement une évaluation, que j'ai soumise à la Chambre, du montant requis pour achever les sections actuellement données à l'entreprise, et celles qui doivent être construites par le gouvernement; cette évaluation m'a donné le chiffre de vingt-huit millions de dollars.

M. BLAKE. Cela comprend-il les dépenses déjà faites?

Sir CHARLES TUPPER. Cette somme représente tout ce que le trésor du Canada paiera sur les contrats adjugés, et pour l'achèvement de la section que le gouvernement doit construire à ses frais.

M. BLAKE. Ces chiffres représentent-ils le coût final de ces constructions, y compris ce que l'on a déjà dépensé?

Sir CHARLES TUPPER. Chaque dollar des dépenses. On se rappelle qu'il y a un an, je fis quelques observations à ce sujet, dans cette Chambre, et on m'informe que certains députés voudraient avoir copie du discours que je fis en cette occasion. Il ne m'en reste qu'un petit nombre d'exemplaires, mais je serais heureux d'obtempérer à ce désir, parce que je ne m'oppose aucunement à ce qu'ils en lisent, notent, approuvent et digèrent le contenu dont je me tiens responsable.

M. BLAKE. Il me semble avoir déjà entendu cette rengaîne.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur dit qu'il a déjà entendu mon discours, et moi, j'occupe actuellement l'attention de la Chambre en parlant du discours de l'honorable monsieur, discours beaucoup plus éloquent et plus habile que le mien. Je croyais lui avoir rendu justice, mais, puisqu'il y tient, je signalerai à la Chambre quelques faits nouveaux qu'elle apprendra, j'en suis sûr, avec plus de plaisir, qu'elle n'écouterait certaines observations plus ou moins originales. Je dirai donc que nous avons soumis l'évaluation à l'ingénieur en chef; elle a été publiée en forme de brochure, et nous en avons fait usage dans le débat. Il n'y a pas longtemps, l'honorable monsieur a répété les expressions dont je m'étais servi, en disant que la ligne serait de construction plus qu'ordinaire. Cela est énergiquement et techniquement vrai. J'ai dit à la Chambre que, dans la position où se trouvait le gouvernement, s'étant chargé de cette entreprise, nous nous sentions obligés, après avoir construit, d'après les plans et devis, de l'honorable monsieur, (M. Mackenzie), une ligne de première classe jusqu'à la rivière Rouge, de construire la section qui traverse les prairies, au meilleur marché possible, de manière à répondre aux besoins présents de la région, c'est-à-dire, à n'en faire qu'un bon chemin de colonisation. La Chambre se rappelle que nous avons évalué le coût de cette construction à $84,000,000. Dans cette somme, il faut comprendre huit millions pour couvrir les frais d'exploration et partie de ceux de construction.

M. BLAKE. Ces quatre-vingt-quatre millions comprennent-ils tout cela ?

Sir CHARLES TUPPER. Oui ; les quatre-vingt millions comprennent l'embranchement de Pembina, évalué à $1,700,000, et les explorations. Je dois dire que l'évaluation que j'ai soumise dernièrement diffère un peu de celle que j'avais présentée l'année dernière, et j'avouerai franchement que nous avions basé nos calculs sur l'évaluation les plus larges. Nous ne voulions pas être dans l'obligation de dire à la Chambre que nous avions dépensé le crédit voté.

M. MACKENZIE. De quel contrat s'agit-il?

Sir CHARLES TUPPER. De toutes les sections données à l'entreprise entre la baie du Tonnerre et de la rivière Rouge ?

M. MACKENZIE. L'honorable monsieur veut-il dire que ces contrats ont été préparés par lui, ou qu'on les a préparés quand il était ministre ?

Sir CHARLES TUPPER. J'ai déclaré deux fois que j'avais différé la publication des avis, afin de me procurer les détails les plus complets.

M. MACKENZIE. Je voudrais savoir si les devis ont été modifiés entre l'époque de la demande des soumissions et celle où on les a reçues.

Sir CHARLES TUPPER. Je puis seulement dire qu'avant d'avoir publié les devis ou demandé des soumissions, en outre de l'intervalle entre le changement d'administration et notre entrée en charge, nous avons donné deux délais aux soumissionnaires, afin d'avoir le temps de faire dresser les devis avec soin. Cette évaluation dressée par l'ingénieur actuel et que j'ai déposée sur la table de la Chambre—les $28,000,000—comprend tout ce qui a été dépensé jusqu'à présent, et tout le montant nécessaire,—à notre avis et en conduisant les travaux d'après le mode actuel,—pour compléter l'exécution du contrat soumis à la Chambre.

M. ANGLIN. Parlez-nous de la section Yale-Kamloops.

Sir CHARLES TUPPER. Oui, de la section Yale-Kamloops, *et de omnibus rebus.* J'ai déjà dit que le montant indiqué pour les travaux d'ingénieurs, à part la construction, est de $1,600,000 et j'établis une distinction entre ce montant et les trois millions de dollars répartis sur tout le parcours du chemin de fer du Pacifique canadien, trois millions qui n'entrent aucunement dans les frais de la construction que nous allons transférer. Ces trois millions ne doivent pas être inclus, parcequ'ils n'ont pas été affectés à la construction de cette section en particulier.

M. BLAKE. Ils forment partie des dépenses faites pour déterminer le tracé et, par suite, doivent être inclus dans les frais de construction de la section dont il s'agit.

Sir CHARLES TUPPER. Si l'honorable monsieur veut bien examiner l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien, 1874, élaboré par son honorable ami (M. Mackenzie) il y trouvera clairement spécifié que les frais de ces études ne seront pas nécessairement payés par les entrepreneurs.

M. MACKENZIE. L'Acte dit que cette question devra être réglée après l'adjudication du contrat.

Sir CHARLES TUPPER. J'ai dit franchement que la loi prescrit que ces frais pourraient ou ne pourraient pas être à la charge des entrepreneurs ; mais cela implique suffisamment qu'ils ne seront pas portés à leur compte.

M. MACKENZIE. En tout cas, c'est le pays qui solde le compte.

Sir CHARLES TUPPER. L'évaluation soumise à la Chambre, ne comprend pas les frais d'exploration. Il y a un an, je distinguais cet item des $80,000,000 requises pour le chemin de fer du Pacifique canadien ; mais l'évaluation

comprend toutes les dépenses déjà faites et celles qui, d'après nous, sont nécessaires pour achever toute l'entreprise.

J'attirerai maintenant l'attention de la Chambre sur les évaluations du contrat qu'on vient de lui soumettre. On évalue à 2,627 milles le parcours de la ligne que les entrepreneurs s'engagent à construire. Je puis ajouter que, dans la supposition où les entrepreneurs voudraient changer le tracé, par exemple faire passer la ligne au nord du lac Nipegon, au lieu du sud, et ajouter cinquante milles au parcours, ils ne recevront pas un dollar de plus que le montant du contrat.

Sir ALBERT J. SMITH. Mais s'ils diminuaient le parcours ?

Sir CHARLES TUPPER. Je serais très-content qu'ils le diminuent, et ils n'en recevront pas moins le montant porté au contrat. Nous avons fait chaîner la ligne, comme je l'ai dit ; le parcours est de 652 milles ; mais il n'est pas fort aisé de faire le tracé de construction aussi court que le tracé à la chaîne. Chacun comprendra cela.

J'examinerai maintenant toutes les propositions du contrat, dans l'ordre où elles ont été soumises à la Chambre—l'ordre dans lequel elles ont été votées en parlement. J'examinerai les propositions de 1873 qui représentent l'autorisation donnée par le parlement à l'administration d'alors d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Le gouvernement accordait une subvention de $30,000,000 pour la ligne principale de 2,627 milles, (j'indique le tracé actuel pour établir le contraste), et un octroi de 50,000,000 d'acres de terres : 20,000 acres par mille pour l'embranchement de Pembina, soit 1,700,000 acres et 20,000 acres par mille sur l'embranchement de Nipegon qui a 120 milles, soit 3,000,000 d'acres ; de sorte qu'en 1872 le parlement vota une concession de 54,700,000 d'acres. Et si l'on donne une certaine valeur à ces terres, pour établir une comparaison............

M. BLAKE. Vraiment !

Sir CHARLES TUPPER. Par exemple, un dollar l'acre. Je sais que l'honorable monsieur n'a pas foi dans la valeur de ces terres et qu'il a fait partager son opinion au chef de l'ancien gouvernement ; mais je crois qu'avec l'aide du *Globe*, je pourrais arriver à leur faire voir qu'elles valent jusqu'à un dollar l'acre. Je n'espère pas en faire monter davantage le prix, même avec cette puissante assistance, mais enfin j'espère leur faire accepter le chiffre d'un dollar. Pour établir une comparaison, admettons qu'elles valent un dollar. Le parlement a voté un subside de $84,000,000, en

ment pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Comment cette proposition a-t-elle été accueillie ? Eh ! bien, comme je l'ai dit, M. l'Orateur, une compagnie fut formée et nous passâmes avec elle un contrat qui lui donnait tous les pouvoirs et moyens à notre disposition pour commander tous les marchés monétaires de tous les pays, mais ils n'ont pu réussir.

M. ANGLIN. Je croyais que c'était le fait de l'ancien premier-ministre.

Sir CHARLES TUPPER. Depuis lors, l'honorable chef de l'ancien gouvernement n'a cessé de déverser le ridicule sur cette proposition ; il a toujours déclaré que ces arrangements étaient insuffisants pour assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Devant une assemblée publique, en ma présence, l'honorable monsieur a déclaré—et il ne pouvait pas déverser de ridicule plus amer sur le projet qu'en employant l'expression dont il s'est servi—qu'on obtiendrait le même résultat en offrant trente dollars qu'en accordant trente millions de dollars et cinquante millions d'acres de terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Depuis lors jusqu'à ce jour, pas tout-à-fait ce jour, mais jusqu'à ces derniers mois, jusqu'au moment où le contrat a été rendu public, chacun, dans le pays, était porté à croire (nos amis comme nos adversaires) que l'honorable monsieur avait raison, que ces offres étaient insuffisantes et que l'histoire de notre administration et des cinq années subséquentes pendant lesquelles les honorables messieurs étaient aux affaires, prouve qu'elles étaient insuffisantes en effet ; et l'honorable monsieur verra que, l'an dernier, alors que j'étais *in extremis*, alors que les honorables messieurs de la gauche criaient à tue-tête que nous allions ruiner le pays avec cette entreprise, qu'il fallait absolument en réduire les frais, l'évaluation la plus basse que je pus soumettre à la Chambre, pour une construction très-inférieure s'élevait à $80,000,000.

J'en viens à la proposition de 1874. En quoi consistait-elle ? L'honorable monsieur fit voter, en parlement, la construction des 2,627 milles de la ligne principale, du lac Nipissingue à Burrard Inlet, celle de 85 milles, embranchement de Pembina, et celle de 85 milles, embranchement de la baie Georgienne,—le tout mentionné dans l'acte que déclare que l'on traitera les embranchements comme la ligne principale, en y affectant des subventions proportionnelles.

M. MACKENZIE. J'ignorais que l'Acte fixât le terminus à Burrard Inlet.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur ne devrait vraiment pas m'interrompre pour faire une objection

espèces et en terres, et l'a mis à la disposition du gouverne-captieuse qui n'a aucun trait à la question. Il sait que, pour établir une comparaison, je dois adopter un tracé bien défini, et il se rappelle qu'il s'est occupé de Burrard Inlet, quand il eut à déterminer le choix du tracé et qu'il choisit le tracé de Burrard Inlet, comme étant le meilleur. L'honorable monsieur ne devrait donc pas m'interrompre pour faire une objection aussi frivole qui ne se rapporte aucunement à la question, et n'a pour but que de détourner la discussion commencée. Or, que put-il constater? Simplement, que c'était le tracé le plus court.

M. MACKENZIE. Non.

Sir CHARLES TUPPER. Le tracé le plus court, parce que si l'honorable monsieur en eût adopté un autre, il aurait augmenté la distance.

M. MACKENZIE. Non.

Sir CHARLES TUPPER. Oui.

M. MACKENZIE. Ce n'est pas le plus court. Il y a d'autres tracés plus courts.

Sir CHARLES TUPPER. J'en viens à l'Acte, à la loi insérée dans nos statuts par l'honorable monsieur lui-même, l'autorisation que le parlement lui accorde de construire le chemin de fer du Pacifique canadien, et qu'y trouve-t-on? Pour ces 2,797 milles, c'est-à-dire pour la ligne-mère et les embranchements, il fit voter, non dans le budget, mais en vertu d'une loi, une avance de $10,000,000 sur $27,970,000. De plus, M. l'Orateur, il se fit autoriser à céder 20,000 acres de terres pour chaque mille de ce parcours, soit 55,940,100 acres.

M. BLAKE. Pas pour chaque mille?

Sir CHARLES TUPPER. Pour chaque mille, comme l'honorable monsieur peut le voir par l'Acte de 1874.

M. BLAKE. Je pensais que le contrat pour l'embranchement de la Baie Georgienne ne comprenait pas d'octrois de terres.

Sir CHARLES TUPPER. Tel était le contrat de M. Foster, qui coûte 20,000 acres de terres et si ces terres ne se trouvent pas le long de la ligne, on les prendra dans une partie quelconque du Canada.

M. MACKENZIE. Mais nous ne possédons point de terres dans les provinces.

Sir CHARLES TUPPER. Il a fallu les prendre au Nord-Ouest.

M. MACKENZIE. Chacun sait cela parfaitement.

Sir CHARLES TUPPER. J'ignore si le contrat stipule que ces terres pourront être prises dans la province d'Ontario. A cette époque, l'honorable monsieur avait quelqu'espoir d'être à même de rendre justice à la province d'Ontario, et il aurait pu y obtenir une certaine étendue de terres.

M. MACKENZIE. Une demande formelle a été faite.

Sir CHARLES TUPPER. Oui, mais sans succès. Ce même Acte prescrit que les entrepreneurs pourront exiger quatre pour cent d'intérêt sur tout montant additionnel qu'ils auront dépenser à pour l'achèvement de la ligne. L'honorable monsieur publia son avis pendant six mois, sans obtenir de réponse. Maintenant, comment calculerons-nous le montant à payer, comparativement à l'autre contrat? Il y a un moyen bien facile et très satisfaisant. L'honorable monsieur adjugea le contrat pour 85 milles, et bien que, je l'admets, la construction de cette section de la ligne soit plus difficile que la plupart de toutes les autres sur le chemin du Pacifique, l'honorable monsieur avouera que le prix était fort raisonnable.

M. MACKENZIE. Certainement.

Sir CHARLES TUPPER. Alors, M. l'Orateur, j'ai perdu toute confiance en l'honorable monsieur. L'honorable monsieur a-t-il oublié que quand le contrat Foster fut annulé et que nous dîmes qu'il n'avait pas usé de toute la prudence possible dans l'adjudication de ce contrat, il repoussa cette idée avec indignation et répondit que nulle difficulté n'avait surgi et que le contract n'avait pas été abandonné pour les raisons prétendues.

M. MACKENZIE. Je parlais d'après les ingénieurs. Mais j'ai constaté qu'ils se trompaient.

Sir CHARLES TUPPER. Nul doute que quand l'honorable monsieur a fait cette déclaration, il la croyait vraie. Si l'honorable monsieur veut bien étudier les détails de la ligne qui passe au nord du lac Supérieur, puis faire la même étude à partir des passes de la rivière Fraser, ou du pied des Montagnes-Rocheuses et de là jusqu'à Kamloops, Emory Bar et les Montagnes-Rocheuses, il trouvera que l'embranchement de la baie Georgienne représente bien les difficultés moyennes de la ligne. Lorsque l'honorable monsieur publia ses avis, il reçut une soumission de M. Munson, de Boston, à quatre pour cent sur $7,500, tandis que la soumission de M. Foster était de quatre pour cent sur $12,500 et les autres missions dépassaient de beaucoup cette somme. M, Foster acheta le contrat le plus bas, celui de M. Munson; un contrat fut passé avec lui et je l'ai sous les yeux. Il stipule que

M. Foster recevra $10,000 par mille, en espèces, 20,000 acres de terre par mille et quatre pour cent d'intérêt sur $7,500 pendant vingt-cinq ans. Mais je dois rappeler à la Chambre que M. Foster se rendit à New-York, puis en Angleterre et qu'il employa tous les moyens possibles sans pouvoir trouver un seul capitaliste qui voulût prendre les intérêts de l'entreprise. Je regarde ce contrat comme indiquant bien la moyenne des frais qu'il faut ajouter au montant que le parlement avait autorisé, et je crois avoir indiqué une moyenne dont tous les hommes d'affaires reconnaîtront le chiffre modéré. L'intérêt annuel de quatre pour cent, sur $7,500 est de $300 par mille ; en ajoutant cet intérêt au montant que j'ai indiqué, on obtient $20,977,500 pour les 2,977 milles.

M. BLAKE. Pourquoi capitalisez-vous cette somme ?

Sir CHARLES TUPPER. Je ne la capitalise pas, mais elle devra être payée en espèces, comme l'autre.

M. BLAKE. En vérité !

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur prétendait-il que lorsque nous souscrivons une obligation en vertu d'un contrat, nous ne devons pas l'acquitter ?

M. BLAKE. L'obligation de payer année par année, pendant 25 ans, n'implique pas le total de ces paiements, chacun le sait.

Sir CHARLES TUPPER. Non, M. l'Orateur, mais il implique le paiement d'une somme beaucoup moindre. Que l'honorable monsieur applique ce principe aux $25,000,000 que nous devons payer au syndicat, et il arrivera également à une somme beaucoup moindre. L'honorable monsieur trouvera aussi qu'aux termes auxquels le parlement—en 1874—autorisa l'ancien gouvernement à assurer la construction du chemin de fer du Pacifique, le montant payable en espèces était de $48,947,500, somme qui, ajoutée aux 55,940,000 d'acres de terres à $1 l'acre donnerait $104,-887,500, montant le plus faible, chacun l'admettra, qui puisse représenter fidèlement le montant que l'on devait dépenser pour cette entreprise.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

Sir CHARLES TUPPER se résume ainsi : M. le Président, à l'ajournement je parlais du montant que le parlement avait mis à la disposition de mon honorable ami, le chef de l'ancien gouvernement, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et je constate que j'ai fait une légère erreur. Je m'empresse de la rectifier. J'ai dit que la distance du Nipissingue, à Burrard Inlet est de 2,627 milles.

Je dois ajouter 40 milles à cette distance en calculant le montant qu'en vertu de l'Acte de 1874, le parlement avait mis à la disposition du gouvernement pour la construction du chemin de fer, parce que, vous vous le rappelez, le gouvernement du jour avait fixé le terminus du chemin de fer, non pas à la station de Callendar, sur le lac Nipissingue où il se trouve actuellement et où l'ancienne administration l'avait d'abord fixé, mais à quarante milles au sud de ce point. Par suite, aux termes de cet Acte, l'honorable monsieur aurait eu à dépenser, non-seulement $104,887,500, au plus bas chiffre, mais de faire construire aux mêmes conditions 40 milles de plus et prolonger la ligne jusqu'au terminus fixé par l'ancien gouvernement. Cela ajoutera $400,000 en espèces, $300,000, également en espèces, représentant quatre pour cent sur $7,500 par mille, pendant 25 ans, et $800,000 en terres, à un dollar l'acre, ou $1,500,000 annuellement, pour rendre l'évaluation tout-à-fait exacte, total, $105,387,500.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai démontré que le parlement avait mis à la disposition de mon honorable ami, (sir John A. Macdonald,) en 1872, la somme de $84,700,000 pour la construction de la ligne, et que le parlement avait placé $106,387,500 à la disposition du chef du gouvernement, en 1874,—somme à laquelle il faut ajouter les $1,500,000 dont je viens de parler. J'en viens maintenant au contrat qui est soumis à la considération de la Chambre.

Pour la section de la ligne entre Fort William et Selkirk, 410 milles, l'embranchement de Pembina, 85 milles, et la section de Kamloops à Burrard Inlet, 217 milles—le tout représentant 712 milles, qui seront transférés à la compagnie lorsque la ligne sera achevée—les montants que le gouvernement a dépensés et devra dépenser représentent $28,000,000.

Pour la construction de la ligne entre le lac Nipissing et Fort William, 650 milles, et de Selkirk à Kamloops, 1,350—2,000 milles en tout—le gouvernement est convenu de payer $25,000,000, en outre des $28,000,000, plus une concession de 25,000,000 d'acres de terres, ce qui représente une subvention de $53,000,000, en espèces. et de $25,000,000 en terres, en évaluant les terres, comme je l'ai fait aux termes du contrat de 1873, et de l'acte de 1874, à un dollar l'acre. Ainsi donc, pour construire le chemin de fer du Pacifique, le Canada dépensera $78,000,000.

Ainsi se trouve justifiée, selon moi, la déclaration que j'ai faite, au commencement de cet exposé, savoir, que ces conditions sont beaucoup plus avantageuses que toutes celles qui ont été précédemment obtenues ou sanctionnées par le parlement pour l'exécution de cette grande entreprise.

Voici donc, en résumé, la position : contrats adjugés en 1873, $84,700,000 ; contrats adjugés en 1874, $104,887,500, plus $1,500,000 pour prolonger la ligne jusqu'au point où, en vertu de cet Acte, elle aurait dû commencer ; contrat de 1880, actuellement soumis à la Chambre, $78,000,000.

Maintenant, M. l'Orateur, permettez-moi de démontrer à la Chambre, qu'en prenant le contrat Foster pour base de mon calcul des dépenses qu'auraient entraînées l'Acte de 1874, si l'on avait pu exécuter les travaux dans ces conditions, l'évaluation est raisonnable, et même très basse, si l'on en croit ce que disait l'honorable chef de l'ancien gouvernement, au sujet des difficultés que présente cette section.

Voici ce que disait, à ce sujet, l'honorable monsieur, s'il faut en croire *Les Débats* de 1873 : " Vu que cette question reviendra probablement devant la Chambre, je me bornerai de dire ceci : " Ce que les journaux ont publié relativement aux difficultés de cette section, est entièrement faux. On n'a éprouvé aucune difficulté à obtenir la pente exigée par le premier contrat, savoir, 26 pieds au mille pour la région est, et 52 pieds pour la région ouest. Dans deux endroits seulement, ces pentes ont offert quelque difficulté, et les ingénieurs m'assurent qu'il est facile de les surmonter. Les exploitations faites dans le voisinage immédiat de la rivière des Français, indiquent que la ligne traverse une région rocheuse, mais qui n'est pas montagneuse." Les déclarations de l'honorable monsieur viennent donc m'appuyer quand je dis que l'évaluation est raisonnable.

J'attire maintenant l'attention de l'opposition sur une autorité relative aux clauses du contrat ; cela est peut-être nécessaire en vue de l'attitude prise par l'opposition qui, comme l'on peut s'en assurer en lisant le *Globe*, prétend qu'il est inutile d'évaluer à $1 le prix de l'acre, lorsque chacun sait qu'il vaut $2. Je serais fort heureux que l'on pût établir ce chiffre, mais ni le chef de l'opposition, ni le chef du gouvernement ne peuvent me contredire sur ce point. J'attire l'attention du comité sur la déclaration faite par le chef de l'opposition, (M. Blake,) lorsque nous discutions le contrat Foster et que je me hasardai à fixer le prix des terres à $2 l'acre. C'était en 1875, et l'honorable monsieur trouvera ses observations à la page 571 des *Débats de la Chambre des Communes*. Parlant de moi, l'honorable monsieur s'exprimait ainsi :

" Nous le trouvons mettant une valeur à lui sur la subvention en terres. Nous le trouvons exagérant d'autres détails et arrivant ainsi à un total que la Chambre, je crois, ne trouvera pas exact. Si je comprends bien les chiffres, les frais de construction de l'embranchement aboutissant à la baie Georgienne se répartiraient comme suit : Subvention, $10,000 par mille, $850,000 ; garantie de 4 pour cent d'intérêt sur $7,500, pendant vingt ans, lequel équivaut, me dit-on, une fois capitalisé, à $4,000 en

espèces, par mille, soit un montant de $340,900, ce qui porte à $1,190.000 le montant que le pays devra dépenser pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne. Relativement à la subvention de 20,000 acres de terres par mille, l'honorable député de Cumberland évalue ces terres à $2 l'acre. Je ne crois pas que la Chambre accepte ce calcul. Je crois que si l'honorable député propose que l'on entre en négociations avec l'entrepreneur pour lui reprendre ces terres, on le trouvera prêt à s'en défaire à un prix beaucoup moindre que celui que fixe l'évaluation. C'est un calcul entièrement absurde de dire que ces terres valent $2 l'acre pour le pays. Ce serait, selon moi, fixer un prix élevé que de les évaluer à $1 l'acre, et même en acceptant cette évaluation, l'embranchement de la baie Georgienne coûterait $2,890,000, en espèces et en terres."

Le chef du gouvernement du jour exprima son opinion à ce sujet. Mon très-honorable ami fit observer : "Vous allez céder 50,000,000 d'acres de terres." M. Mackenzie répondit : "Oui, mais je ne les évalue pas à $5 l'acre ; je voudrais pouvoir dire qu'elles valent $1 l'acre. Mais quelle que puisse être leur valeur, je pense que j'exprime l'opinion du comité en disant que nous réaliserons tout ce que l'on pourra en retirer au-dessus d'un dollar l'acre, et je crois que ce dernier prix sera de beaucoup dépassé, non pas tant que ces terres seront dans leur état actuel, mais à la suite de la construction du chemin de fer du Pacifique."

En 1879, l'honorable monsieur disait :

"Je ne vois pas pourquoi l'honorable monsieur attend un revenu plus considérable de la vente des terres, parce qu'il est absolument indispensable de céder les terres gratuitement aux colons, si nous voulons les attirer. L'honorable monsieur s'imagine-t-il que les colons se rendront au Nord-Ouest et y achèteront des terres à $2 l'acre, quand, aux Etats-Unis, on offre gratuitement des millions d'acres de terres ?"

Sir JOHN A. MACDONALD. Très-bien !

Sir CHARLES TUPPER. Si nous ne pouvons pas les porter à $2 l'acre, nous arriverons à ce résultat par l'intermédiaire de la compagnie qui va construire la ligne et par les dépenses qui assureront sa construction. L'honorable monsieur ajoutait :

"Si donc nous *voulons* coloniser cette région, il faut nous résigner à dépenser des sommes considérables pour aider les colons à s'y rendre, et leur céder gratuitement des terres quand ils seront arrivés. Si l'honorable monsieur réalisait son attente d'obtenir $2 par acre pour ces 100,000,000, je lui avouerai que je suis tout à fait dans l'erreur à ce sujet."

Sir JOHN A. MACDONALD. Très-bien !

Sir CHARLES TUPPER. Voilà pour la valeur des terres. Je parlerai maintenant du coût de l'entreprise. J'ai évalué les terres à $1 l'acre, mais je supposerai, pour me mettre d'accord avec les idées des honorables messieurs de la gauche, qu'elles atteindront la valeur de $1.50 l'acre, et nous verrons alors où nous en sommes avec les honorables messieurs, et jusqu'à quel point se vérifiera la déclaration que j'ai faite en commençant ce débat, savoir, que les conditions auxquelles nous demandons actuellement à la Chambre d'assurer la construction et le fonctionnement du chemin de

fer du Pacifique canadien, sont beaucoup plus avantageuses que celles qui ont été jusqu'à présent soumises à la considération de cette Chambre et de la population du Canada.

Si l'on évalue les terres à $1 l'acre, le contrat de 1873, basé sur l'offre de la compagnie Allan pour la construction de chemin de fer du Pacifique canadien, aurait été adjugé moyennant $112,050,000. Mais je continue. Appliquant le même principe à l'acte de 1874, on verra que $132,857,500 avaient été mis à la disposition de mon honorable ami pour la construction de la ligne.

Mais en évaluant les terres à $1.50 l'acre, quel serait le montant du contrat que nous avons soumis à la Chambre ? Il serait de $90.500.000. Si nous poussions le calcul jusqu'au bout, comme le demande le *Globe*, et je crois que ce journal n'a pas tort si nous supposons qu'une fois la ligne construite, ces terres vaudront $2 l'acre, quelle comparaison pourrons-nous établir entre les diverses propositions antérieurement soumises au parlement et sanctionnées, et la proposition que nous venons de soumettre ?

La première proposition, celle de 1873, mettait à la disposition du chef de l'ancien gouvernement pour $139,400,000 de terres. Le montant placé à la disposition de l'ancien gouvernement, en 1874, en évaluant les terres à $2 l'acre, était de $160,827,500, pour les 2,797 milles. La proposition actuelle, dans laquelle on évalue les terres à $2 l'acre, atteint un total de 103,600,000 seulement, ou moins que le montant mis à la disposition de l'ancienne administration, par le parlement, pour la construction du chemin de fer du Pacique canadien, en évaluant les terres à $1 l'acre.

Je crois que cet exposé devrait être assez satisfaisant pour tous les députés qui veulent établir une juste comparaison entre les propositions antérieures et la proposition actuelle. Je citerai une autorité à ce sujet, parce que cet applaudissement moqueur de l'honorable député de Lambton indique qu'il n'est pas satisfait ; il semble croire que je n'ai point maintenu la position que j'ai prise et douter que les propositions aujourd'hui soumises au parlement, soient beaucoup plus avantageuses qu'aucune autre proposition antérieurement soumise et approuvée.

Je vais donc expliquer aux honorables messieurs de la gauche—et cela sur bonne autorité—ce que coûteront les travaux que l'on va entreprendre, et j'espère qu'ils seront obligés d'accepter cette évaluation. Je vais citer leurs propres déclarations, leurs propres opinions, et je crois être à même de prouver, d'après l'opinion du chef et du ministre des finances de l'ancienne administration, que les frais de construction sont tels que tout homme intelligent peut accepter ces propositions comme éminemment avantageuses aux intérêts du pays, et ne dépassant pas le montant que les

entrepreneurs de ces travaux ont raisonnablement droit de recevoir. Le 12 mai, 1874, M. Mackenzie disait :

"De ce point, en se dirigeant vers l'ouest, il n'existe évidemment aucun moyen de communication rapide, si ce n'est par voie ferrée, et la section de la Colombie anglaise coûterait seule $35,000,000, et partant du point que M. Fleming considère comme le point central des Montagnes Rocheuses, en se dirigeant vers l'est, la ligne qu'il faudra construire et relier à la tête de la navigation, coûtera probablement $100,000,000 ou quelque chose d'approchant."

Telle est l'évaluation du chef de l'ancienne administration alors ministre des travaux publics. Cette évaluation fut soumise au parlement, sur l'autorité des ingénieurs du département qui avaient mis à la dresser tout leur jugement et toute leur expérience ; et cette évaluation porte à $100,000,000 les frais de construction de la ligne qui reliera le lac Supérieur, à la Baie du Tonnerre, avec l'océan Pacifique. Or, la proposition actuelle assure la construction de toute la ligne dans dix ans, moyennant $78,000,000, en donnant aux terres la valeur que les honorables messieurs de la gauche ont fixée eux-mêmes. On aurait pu supposer que l'honorable député de Lambton, frappé d'horreur en présence de cette évaluation de $100,000,000 pour la section mentionnée de la ligne, aurait abandonné le projet, comme dépassant les ressources du Canada. Mais en qualité de premier ministre, ayant toutes les responsabilités de cette haute position, il ne voulut pas manquer à son devoir et fit la déclaration suivante, relativement à la section de la Colombie anglaise qui devait coûter $35,000,000 : "Nous nous proposons de commencer les travaux, sitôt que les explorations seront terminées." Il proposa aussi de dépenser $100,000.000, s'il était nécessaire, pour relier le lac Supérieur aux ports du Pacifique. Le chef de l'ancienne admiuistration s'exprimait ainsi :

"Nous avouons franchement avoir échoué dans la tentative de donner aux terres une valeur fictive, afin d'engager les capitalistes anglais à se charger de la construction de la ligne ; mais nous admettons, avec la même franchise, la nécessité de construire la ligne à l'aide de subventions directes en espèces, ou d'un système combiné de subventions en espèces et en terres."

L'honorable monsieur a bravement rempli son devoir et n'a pas voulu se soustraire aux onéreuses responsabilités que lui imposait sa position. Il ajoutait :

"Nous proposons d'abord de payer, par mille, une somme fixe de $10,000, et, en second lieu, d'accorder, comme l'ancien gouvernement, une concession de 20,000 acres de terre dont je parlerai tout à l'heure, puis d'inviter les compétiteurs à indiquer le montant sur lequel ils exigent la garantie de 4 pour cent, afin de leur fournir ainsi la somme qu'ils pourront juger nécessaire pour construire la ligne. Bien des personnes pensent que $10,000 par mille et 20,000 acres de terres, en supposant qu'elles réalisent $1 l'acre, ne suffiront pas pour la construction. Cette somme serait amplement suffisante pour construire certaines parties de la ligne, mais non point pour la construire d'une extrémité à l'autre.

J'ignore et nous n'avons aucun moyen d'évaluer les frais probables de la construction, par mille, si ce n'est en consultant notre propre expérience et celle de nos voisins. Le chemin de fer Intercolonial coûtera environ $45,000 par mille, bien qu'il traverse, en général, une région fort avantageuse, que toutes les localités qui se trouvent sur son parcours soient d'un accès très facile, et qu'on ait pu se procurer les constructions en fer et les lisses à une époque où le prix du fer avait considérablement baissé. Le chemin de fer du Pacifique du Nord a coûté, jusqu'au point où il est rendu, c'est-à-dire à la rivière Rouge, $47,000 ou $48,000 par mille, d'après les livres de la compagnie. Or, M. l'Orateur, sur presque tout son parcours, cette ligne traverse une région de prairies, aisément accessible, où l'on trouve tous les matériaux, et qui est aussi avantageuse qu'aucune autre partie de nos territoires, avec cet avantage, en outre, qu'elle se trouve plus près des producteurs d'approvisionnements qu'aucune autre section de la ligne, si ce n'est celle qui se trouve immédiatement sur les bords du lac. Je ne parlerai pas du Pacifique Central, parce que les frais de construction de cette ligne ont été si énormes, elles ont donné lieu à des spéculations si extraordinaires, qu'on ne saurait aller chercher là des termes de comparaison. Mais jugeant d'après ce qu'a coûté la construction de nos propres chemins de fer, nous n'avons aucune raison de supposer que l'on puisse construire cette ligne d'une extrémité à l'autre, à moins de $60,000 par mille, ou même plusieurs millions de dollars en outre. Naturellement, certaines sections dépasseront de beaucoup ce chiffre, mais sur toutes les sections situées à l'est des Montagnes-Rocheuses, cette somme devra couvrir approximativement les dépenses. Or, M. l'Orateur, nous proposons de donner aux compagnies $10.000 par mille, plus 4 pour cent d'intérêt sur la somme qu'elles fixeront dans leurs soumissions, et la somme ainsi désignée nous servira à déterminer quelle est la soumission la plus basse ; l'octroi de terres sera de 20,000 acres dans tous les cas. J'ai déjà dit que le pays aurait à supporter les frais de cette entreprise, qu'ils devront être payés par la population du pays. Il est parfaitement inutile de supposer que pour le moment, et d'ici à quelque temps, on puisse regarder la ligne comme une entreprise purement ou même partiellement commerciale. Je ne crois pas, en effet, que la compagnie qui construira la ligne puisse en retirer des avantages d'ici à bien des années, et j'exprime librement mes vues à ce sujet, persuadé que le seul moyen de conduire honnêtement les affaires du pays, est de toujours formuler à leur sujet, des opinions franches et honnêtes."

Cette évaluation qui n'est pas nouvelle, me semble, dans tous ses détails, la plus franche, la plus honnête que l'honorable monsieur ait jamais faite. Il ajoute :

"M. l'Orateur, nous désirons que les honorables messieurs qui ont assumé cette responsabilité, nous démontrent comment il est possible de construire un chemin de 2,500 milles de parcours, dans un pays dont la population n'est que de quatre millions, et qui, sur presque tout son parcours, traverse une région presque inhabitée, tandis que sur une partie encore plus considérable de ce même parcours, la région est très accidentée."

Je suis heureux que l'époque soit venue où, en réponse à l'honorable monsieur, nous pouvons lui montrer comment on peut exécuter cette gigantesque entreprise, à des conditions tellement avantageuses que les personnes les plus confiantes n'auraient put se les figurer.

"Je crois, continue l'honorable monsieur, que quiconque entreprendra la construction de la ligne et quelle que soit l'époque de son achèvement, les frais de construction devront, nécessairement, être soldés par la population du pays. Nous savons, M. l'Orateur, que les obligations qui nous seront imposées pour la construction de la ligne n'expirent pas avec son achèvement."

Je prie l'honorable monsieur de ne pas oublier, maintenant qu'il siège sur les banquettes de l'opposition, que nous aurions cru qu'il manquait à son devoir, si, étant ministre, il n'eût pas signalé à la Chambre le fait qu'à l'achèvement de la ligne, les obligations du pays ne seront pas acquittées, mais ne feront que commencer. Il continua :

" Supposant que la construction n'exige que le montant minimum de $100,000,000 indiqué par M. Fleming, vous aurez une assez bonne idée du prix que coûtera finalement cette construction au pays. Même en doublant la dette du pays, vous ne parviendrez pas à emprunter la somme nécessaire pour construire la ligne, payer les frais d'administration et la dette, enfin tous les frais qu'entraînera cette construction."

Pendant la dernière session, l'honorable monsieur nous a vivement signalé le fait que si le gouvernement construisait la ligne et s'engageait envers le pays et le monde financier à dépenser cent millions de dollars pour cette construction, nous ne devrions pas être étonnés si le prix de l'argent augmente sur tous les marchés du monde.

" Vous ne pourrez pas, ajoute-t-il, emprunter le montant requis à moins de six pour cent."

Cette déclaration n'est pas extravagante, certainement en vue de la grande responsabilité de fournir tout l'argent nécessaire à la construction.

" Si vous ajoutez, constinue-t-il, six pour cent aux obligations actuelles du pays, vous aurez, outre nos charges annuelles, six millions de dollars, somme qui, ajoutée à nos obligations antérieures, donnera douze millions de dollars que vous aurez à payer chaque année, sans pouvoir en appliquer un centime aux travaux publics ordinaires dans le pays."

C'est prendre une attitude assez étrange mais qui se recommandait à tous les auditeurs de l'honorable monsieur. Il continue :

" Examinons maintenant dans quelles conditions se trouve la ligne en supposant que nous soyons capables de remplir les obligations contractées par les honorables messieurs de la gauche ; supposons encore que nous construisions la ligne en sept ans, alors, d'après M. Flemming que l'on peut regarder comme une autorité, je n'y vois pas d'inconvénient, il sera impossible que les recettes de la ligne couvrent les dépenses tant que la population de ce territoire ne s'élèvera pas à trois millions, M. Fleming évalue ces frais à huit millions de dollars par année, somme à laquelle il faudra ajouter, chaque année, les frais de renouvellement de la voie. En outre, les personnes qui font autorité dans les questions de chemins de fer, assurent que considérant les difficultés du climat et avec un mouvement ordinaire, la voie (c'est-à-dire les traverses et les lisses) doit être renouvelée tous les huit ou dix ans, en moyenne. Nul doute que les lisses d'acier ne devront pas être renouvelées aussi souvent, mais j'ignore jusqu'à quel point."

D'abord, nous aurions eu à payer $100,000,000 pour construire la ligne ; en second lieu, $8,000,000 annuellement pour la faire fonctionner, sans tenir compte des recettes que produira le trafic, et, troisièmement, nous aurons à renouveler les lisses et les traverses tous les huit ans, à moins que nous ne fassions usage de lisses d'acier. Tel est le riant tableau que l'honorable monsieur a tracé lui-même,

pour l'information de la Chambre et du pays. Et maintenant il hésite à voter $78,000,000 pour assurer à perpétuité la construction et l'exploitation de la ligne. Lorsque l'honorable monsieur en arriva à ce point, je résolus de lui faire cette question: "Combien durent, selon vous, les lisses ordinaires ?" L'honorable monsieur répondit :

"De huit à dix ans. Telle est, du moins, l'opinion de M. Walter Shanly que l'on croit compétent en pareill matières. Supposant donc que le chemin fût achevé, nous aurions, outre le paiement des intérêts sur le capital, à fournir, pour l'exploitation du chemin de fer, une somme au moins égale à ce montant, ou six millions par année pour maintenir la ligne en bon état."

Il n'y a pas plus d'un an, mon honorable ami, le chef de l'opposition, après avoir acquis toute l'expérience et s'être procuré tous les renseignements nécessaires, pendant les cinq années d'administration de l'honorable député de Lambton, voulut bien communiquer à la Chambre, son opinion sur les frais de construction de la ligne, et les obligations dont nous aurions à nous charger. Avant que l'honorable monsieur refuse de ratifier ce contrat—ce qu'il n'est peut-être pas à même de refuser en sa qualité d'homme public, je désire lui rappeler l'évaluation dont il nous fit part, il y a un an. On la trouve à la page 1458 des *Débats* :

"En outre, pour avoir un trafic sans transbordement, il faut un chemin de première classe, et lorsque nous aurons épuisé tout ce que l'honorable ministre se propose de dépenser, n'oublions pas que nous n'aurons point un chemin de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation."

Cela est vrai, et l'honorable monsieur ne faisait que son devoir en signalant à la Chambre, qu'en entreprenant ce travail gigantesque, si nous réduisions les dépenses au minimum, nous n'arriverions à construire qu'un chemin de colonisation. Mais que dit-il encore ? :

"Suivant l'ancien mode de construction, cette section centrale coûterait, en y comprenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu plus de $42,500,000, abstraction faite des deux tronçons, à chaque extrémité Or, que coûteront ces deux tronçons ? Le tronçon de l'ouest, entre Edmonton et Burrard Inlet, coûterait, comme je l'ai dit, $45,000,000 ; et celui de l'est, entre le Fort William et le Nipissingue, d'une longueur de 650 milles, coûterait, d'après l'évaluation du député de Lambton, $32,500,000. Ainsi, les deux tronçons, estimés à $77,000,000, et la section centrale, avec les frais déjà encourus, $42,500,000 formeraient un total de $120,000,000."

Et pourtant l'honorable monsieur est étonné, effrayé, et manifeste les plus graves alarmes, à la vue du projet déposé sur le bureau de la Chambre, pour assurer moyennant $78,000,000, la construction de cette ligne qui, au prix minimum, devrait coûter $120,000,000, sans tenir compte de la valeur que l'honorable monsieur veut bien attribuer aux terres.

L'honorable monsieur a dit ensuite qu'en outre des dépenses énormes dont il a été question, il fallait considérer les frais d'exploitation que M. Fleming évaluait à huit millions,

et que mon honorable ami porte à $6,750,000 par année, pour toute la ligne, ou $4,500,000 par année, du Fort William au Pacifique. Naturellement, pour contrebalancer cette somme, il fallait tenir compte des recettes qui, sur certaines sections, égaliseraient peut-être les dépenses; mais il croit qu'au début, sinon pour longtemps, la ligne serait exploitée à perte. Je sais que cet honorable monsieur a le plus grand respect pour M. Fleming, et j'espère qu'en soumettant les observations qu'une mesure aussi importante exige, dans l'intérêt du public, l'honorable monsieur ne perdra pas de vue la position qu'il prit, il y a douze mois, en critiquant nos propositions.

Relativement aux frais de construction je citerai une opinion plus précieuse que celle de l'honorable chef de l'opposition. Personne n'apprécie peut-être plus que moi, l'habileté de l'honorable monsieur comme avocat; son grand jugement lorsqu'il étudie impartialement de grandes questions, qui méritent cette étude—et celle-ci est certainement du nombre–mais l'a-t-il étudiée ainsi. Quoi qu'il en soit, je vais citer une opinion que j'apprécie plus que celle de l'honorable chef de l'opposition, l'opinion d'un homme qui, pendant cinq ans, comme chef du gouvernement de notre pays, a étudié cette question, en connaît tous les détails; je vais parler de l'honorable chef de l'ancienne administration. Après un an d'expérience comme chef de l'opposition et cinq années comme premier ministre, il a voulu donner à la chambre une évaluation des frais dont il s'agit, et j'avoue avec franchise, que je ne suis aucunement disposé à mettre en doute la valeur de son jugement. Voici ses paroles:

"Je vais me servir de l'exposé des ingénieurs eux-mêmes, quant à la nature des travaux sur les différentes sections, de Fort William à Selkirk, et reporter ailleurs les chiffres sur lesquels on base cet exposé. Soixante-dix milles sont représentés comme difficiles, 226 comme de difficulté moyenne, et 114 comme faciles; et afin d'en arriver aux $18,000,000 que les ingénieurs ont calculés, il faudrait porter à $75,000 par mille les 70 milles difficiles, à $39,000 les 226 de difficulté moyenne et $20,000 les 114 faciles, soit, avec le prix du matériel roulant, évalué à $1,656,000, un total de $18,000,000.

"De Selkirk à Battleford, les 112 premiers milles sont indiqués comme faciles, et, avec les lisses, clôtures, etc., on peut les porter à $14,000 par mille, ou $3,000 de moins que l'embranchement de Pembina. J'ai calculé les 100 milles suivants sur les données fournies par M. Marcus Smith et je ne crois pas qu'on puisse, sur cette section, obtenir une inclinaison qui permît de construire à raison de $20,000 par mille."

Des événements subséquents ont peut-être jeté beaucoup de lumière sur les commissions reçues et les entreprises adjugées. L'honorable monsieur sait très bien que ce contrat n'a pas été mis à exécution, ce qui confirme bien l'opinion qu'il exprimait relativement à ce que coûteraient les travaux. Il ajoutait:

"Nous avons, sur quelques milles, une quantité de 30,000 verges cubes de terre à enlever, toutes les rampes sont raides; leur degré

de déclivité est de cinquante-trois pieds au mille, plusieurs d'entre elles ont cinquante-trois pieds. La moyenne des excavations est de 16,000 verges cubes par mille. Nous avons à enlever en tout 1,600,000 verges de terre, travail qui au plus bas prix des autres chemins, disons une moyenne de vingt-cinq centins, coûterait $400,000. . . . .

"C'est là le coût exact des travaux de terrassement seulement ; il ne reste rien pour les ponts, traverses, rails, clôtures, et autres items. . .

"A partir de la fin de la seconde section de cent milles jusqu'à Battleford, nous avons 277 milles. Les obstacles sur cette partie, ne sont pas plus considérables que sur le reste de la ligne. Il y a des ponts formidables, mais la ligne est plus éloignée pour le transport des rails. J'établis le prix de cette section à $21,000 par verge.

J'appelle l'attention de l'honorable député sur ces chiffres, pour ce qui a trait au montant que nous aurons à payer, en vertu de ce contrat, pour la section centrale. Comme je l'ai déjà dit, ces opinions que mon honorable collègue s'est formées, après une longue expérience, sur le prix le plus bas auquel pourrait revenir la construction du chemin, méritent la plus sérieuse considération.

M. MACKENZIE. Vous n'y avez pas accordé beaucoup d'attention il y a un an.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable député dit que je n'y ai pas accordé beaucoup d'attention il y a un an, mais en les envisageant au point de vue des événements qui se sont produits depuis, je suis prêt à admettre qu'il y a un grand fond de vérité dans l'argument de l'honorable monsieur. Il dit encore :

"Ensuite de Battleford à Edmonton les ingénieurs disent qu'il y a treize milles très-difficiles que j'évalue à $60,000 par mille, c'est-à-dire $10,000 de moins que les travaux les plus difficiles à l'est de Selkirk.

J'espère que si l'honorable député critique le montant que nous nous proposons de dépenser sur la section centrale, il n'oubliera pas qu'il couvre la construction des 13 milles qu'il évaluait à $60,000 par mille, $10,000 de moins que pour les travaux difficiles à l'est de Selkirk. Il ajoute :

"Quarante-neuf autres milles de la ligne sont classés comme modérément difficiles et je les évalue à $39,000 par mille ; soixante-dix milles très modérés à $25,000, et quatre-vingt-dix-huit milles faciles à $20,000 par mille ; ce qui fait pour cette section une moyenne de $27,000 par mille."

L'honorable député dit que nous avons construit la ligne de Pembina à Selkirk ; sa longueur est de 85 milles. Elle traverse la prairie, une région des plus favorables ; il dit que le montant de l'estimation que j'ai demandé l'an dernier pour l'embranchement de Pembina, était de $1,750,000, mais elle devait être appliquée à des travaux plus considérables, celle que je présente maintenant pour la construction de l'embranchement de Pembina, car, ainsi que les honorables députés pourront s'en rendre compte, les dépenses élevées qu'il y avait à faire sur cet embranchement pour usines, matériel roulant, etc., incomberont à la compagnie, l'estimation se trouve donc ainsi réduit à $1,500,000.

M. MACKENZIE. Veuillez nous exposer ces réductions en détail.

Sir CHARLES TUPPER. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai accepté l'estimation de l'ingénieur, en portant au compte du chemin ce qui était juste, c'est-à-dire le coût des travaux de construction et de mise en opération. Le coût de l'embranchement de Pembina a donc été évalué à $1,750,000. Nous la réduisons maintenant de $250,000, car ainsi que je viens de le dire, les dépenses que nous aurions eu à faire immédiatement sur cette section sont, en vertu du contrat, à la charge du syndicat. Comme la Chambre ne l'ignore pas l'estimation que j'ai soumise l'an dernier pour l'embranchement de Pembina et que l'honorable député a trouvée trop basse, était de plus de $20,000 par mille ; cette ligne traverse un pays entièrement plat ; elle ne demande pas de ponts dispendieux, elle ne traverse pas de marais difficiles à dessécher ; en un mot cette section ne comprend que des prairies. D'après l'estimation qui a été déposée sur le bureau de la Chambre, l'embranchement de Pembina aura coûté $17,270 par mille, lorsqu'il aura été livré au syndicat. L'honnorable monsieur continue :

" Ainsi donc, y compris le subside de $1,400,000 au Canada Central $100,000 pour le pont de Selkirk, $300,000 pour les travaux d'art sur un parcours de 1,946 milles, le coût total du chemin à l'ouest du lac Supérieur sera de $89,002,000.

Telle est son opinion. J'ai cité l'opinion de l'honorable chef de l'opposition à l'effet que cette entreprise pour laquelle nous avons accordé un contrat, exige du parlement un crédit de $28,000,000. D'après l'estimation présentée il y a un an par le chef de l'opposition, le chemin devait coûter $120,000,000 et une estimation plus reduite reposant sur des calculs plus sérieux, soumise par l'honorable député qui est de tous les membres siégeant à la gauche de la Chambre le plus apte à juger la question, établit que l'entreprise coûtera au pays une somme de $89,002,000. Il ne s'agit pas d'une question de terrs ; nous nous occupons de l'estimation la plus basse de l'argent qui devra sortir du trésor du Canada et l'estimation de l'honorable chef de l'opposition fixée d'après toutes les informations qu'il a recueillies sur la question était, en chiffres ronds, de $90,000,000. Mais j'ai tort ; je fais à l'honorable député une grande injustice.

M. BLAKE. L'estimation que j'ai donnée est celle de l'honorable député de Lambton.

Sir CHARLES TUPPER. Je le sais bien, je pensais que c'était bien celle de l'honorable député de Lambton, ce qui donne encore plus de force à mes arguments. Je n'essaierai même pas de montrer qu'il y a une divergence d'opinion

entre les honorables messieurs. Je constate que leurs calculs n'ont que peu différé entre eux. J'allais abandonner cette section du nord du lac Supérieur, mais l'honorable député de Lambton ramène la question et montre qu'à l'ouest du lac Supérieur, de la baie du Tonnerre au Pacifique, nous ne pouvons construire la ligne à moins de $89,000,000. C'est là sa plus basse estimation. Voyons maintenant ce qu'il dit à propos du chemin de fer, à la tête du lac Supérieur.

"Tandis que de Fort William au Nipissingue, environ 650 milles, à $50,000 par mille, donnerait $32,500,000 ou un total de $121,500,000."

De sorte que ces messieurs refusent d'accepter un défi dont le résultat serait de montrer que leur opinion diffère sur une grande question publique. Après mûre considération après avoir pesé la responsabilité qu'ils assumaient s'ils présentaient à la Chambre des calculs qui ne soient pas sages, judicieux et exacts, sur lesquels la population de ce pays pourraient sûrement baser son opinion, ces deux messieurs ont admis il y a un an que pour construire le chemin de fer du Pacifique, avec de l'argent emprunté dans ce but et dépensé à cette fin, le coût exact de l'entreprise du lac Nipissingue à Port-Moody, Burrard Inlet, serait de $120,000,000 à $121,000,000. Il n'y avait qu'une différence d'environ un million et demi entre leurs calculs :

"On observera que si j'applique les chiffres tel que je les ai appliqués c'est-à-dire en calculant la dépense à l'ouest de la rivière Rouge, telle qu'elle s'est produite du lac Supérieur à Selkirk, il sera impossible d'avoir la même qualité de chemins quant aux pentes, courbes et constructions, pour des prix moindres que ceux que j'ai évalués. Je suis certain de ne pas me tromper dans ces chiffres et il sera impossible de construire un chemin de fer ; on ne fera qu'un tramway."

Ce montant est de $84,000,000 et il ne permettra d'avoir qu'un tramway ; pour avoir un chemin de fer véritablement digne de porter ce nom, il faudrait dépenser $121,000,000, c'est là le chiffre donné par l'honorable monsieur. Il continue ainsi :

"L'honorable ministre des chemins de fer pense qu'il est indifférent que nous ayons des pentes difficiles ou faciles à l'ouest de Winnipeg. Il pense que le trafic n'en sera pas affecté. Je vois que l'ingénieur-en-chef, avec la prudence qui le distingue, s'est soigneusement abstenu de parler de ce chemin comme faisant partie du Pacifique. Il en parle comme d'un chemin de fer de colonisation et ce n'est pas autre chose. L'honorable ministre des chemins de fer doit mériter des éloges, doit porter le blâme pour ce nouveau plan qui consiste à transformer un chemin de fer en une ligne qui sera impropre au gros trafic."

Je suis reconnaissant des petites faveurs, et je suis disposé à assumer le crédit ou le blâme d'avoir franchement déclaré à la Chambre, que mon intention n'était pas de construire un chemin de fer de premier ordre, mais un chemin à aussi bon marché que possible, pour aider à la colonisation. J'ai fourni à la Chambre les estimations des deux honorables

députés siégeant, l'un à la droite, l'autre à la gauche de l'ex-ministre des finances, et je croirais manquer à mon devoir envers la Chambre, si je ne lui montrais que cet honnorable monsieur, lui-même, ne considère pas la construction du chemin de fer du Pacifique comme une entreprise facile et qu'il partage pour beaucoup les vues et les opinions de ses deux honorables collègues. Sir Richard Cartwright disait en 1874, dans son discours sur le budget:

« Afin de bien comprendre l'importance du fardeau que nous serons obligés de nous imposer pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, on doit se rappeler que l'estimation la plus basse pour la construction du chemin jusqu'au Pacifique canadien dépasse $100,000,000 et cela en supposant qu'on accorde un plus long délai pour sa construction * * *. J'ai parlé à la séance de l'après-midi des dépenses qu'entraîneraient la mise en opération du chemin de fer Intercolonial et des autres chemins de fer du gouvernement fédéral, principalement dans les provinces maritimes. Les déficits qui se produisent ainsi chaque année, se montent à la somme énorme de $1,250,000. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur un fait dont l'évidence éclatera aux yeux de tous ses honorables membres. Ces chemins de fer sur la plus grande partie de leur parcours, traversent un pays colonisé depuis cinquante ou soixante ans. Puisque ces chemins de fer entraînent d'aussi énormes dépenses il devient évident pour tous que le coût de l'entretien d'un chemin de fer de 3,000 milles de longueur traversant un pays presqu'entièrement inhabité, sera beaucoup plus considérable. Longtemps après l'achèvement d'un chemin de fer il faut faire des dépenses considérables pour le mettre en bon état de fonctionnement et de réparations; c'est un fait qu'on ne doit pas perdre de vue en considérant le véritable caractère du projet.

Je crois avoir donné à la Chambre des preuves suffisantes pour la convaincre que la proposition que nous avons l'honneur de soumettre à l'approbation du Parlement, mérite sa favorable considération, non-seulement parce qu'elle demande une somme moindre que celle qui a été votée en 1873 et subséquement en 1874 pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, mais parce que le contrat est basé sur des chiffres peu élevés si on les compare à ceux que les honorables députés de l'opposition, avec toute l'expérience qu'ils avaient de cette grande entreprise, considéraient comme insuffisants pour assurer sa construction, sans qu'il en soit cependant détourné un seul dollar pour assurer ensuite la mise en opération du chemin.

Je crois avoir prouvé à la Chambre d'une manière irréfutable, que la proposition que nous avons l'honneur de soumettre à l'approbation du Parlement mérite sa favorable considération, non-seulement, parce qu'elle demande une somme moindre que celle qui a été votée en 1873 et subséqemment en 1874 pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, mais parce que le contrat étant basé sur des chiffres peu élevés, si on les compare à ceux que les honorables députés de l'opposition, avec toute l'expérience qu'ils avaient de cette grande entreprise, considéraient comme

insuffisants pour assurer sa construction, et beaucoup plus favorable au pays.

Je crois qu'il est de mon devoir de dire que jamais de ma vie je n'ai éprouvé pour le parlement une plus profonde reconnaissance que lorsque, malgré les déclarations surprenantes faites par ces bons messieurs, je l'ai vu placer 100,000,000 arpents de terre à la disposition du gouvernement, pour lui permettre de construire le chemin de fer du Pacifique. Je sais que tout homme intelligent, dans cette Chambre et en dehors de son enceinte, considère cette loi comme ayant une importance vitale pour le pays. Je sais que l'on comprend que c'était un devoir que nous devions au pays d'entreprendre cet immense travail malgré les dépenses colossales qu'il entraînait et malgré les appels énormes qu'il était nécessaire de faire au trésor du pays. Je sais que nous étions obligés d'obéir aux inspirations du meilleur jugement qu'il était possible de nous former sur la question tout en obéissant aux leçons de l'expérience. Je sais que pour le gouvernement c'était demander beaucoup au parlement que de solliciter l'autorisation de continuer cette grande entreprise. Mais nous avons compris que la construction de ce chemin étant nécessaire pour développer le grand Nord-Ouest, pour placer ce pays dans la position qu'il doit occuper et pour augmenter les ressources du Canada tout entier, nous devions demander que des terres autrement inutiles soient utilisées pour sa construction.

La Chambre doit comprendre que nous ne nous faisions pas illusion sur la responsabilité que nous assumions en demandant la dépense d'une aussi forte somme, et nous n'ignorions pas aussi que lorsque nous aurions achevé la ligne d'un bout à l'autre et que nous serions prêts à la mettre en opération, une responsabilité encore plus lourde peserait sur le pays qui aurait à subvenir aux moyens nécessaires pour assurer avec succès sa mise en opération, car personne ne peut méconnaître l'immense responsabilité qu'entraîne l'exploitation de près 3,000 milles de chemin de fer traversant un semblable pays. Mais le parlement comprit que la construction de ce chemin était essentiellement nécessaire au développement du Canada et il donna généreusement au gouvernement l'appui qui lui était demandé : il l'a fait avec la conviction que nous avions l'intention de disposer de ces terres de façon à protéger définitivement les anciennes provinces contre la taxe qu'il serait nécessaire d'imposer pour construire ce chemin de fer.

Le gouvernement est sensible au généreux sentiment qui porte ses amis dans cette Chambre à le soutenir malgré les craintes et l'alarme qu'ont essayé de répandre les honorables députés de l'opposition lorsqu'ils ont été à même de critiquer

précisément le même projet pour l'exécution duquel ils réclamaient de la Chambre les pouvoirs nécessaires. La Chambre, je le sais, comprend avec quel plaisir nous rencontrons ce soir le peuple du Canada en la personne de ses représentants et avec quelle satisfaction nous pouvons dire que grâce aux moyens que nous avons été autorisés à employer pour l'achèvement de ce travail, nous sommes en position de déclarer que non-seulement le chemin sera construit dans son entier mais qu'ensuite le Canada sera délivré de la responsabilité de son exploitation et cela pour l'insignifiante considération d'une somme d'un peu plus de $2,000,000 par année que le pays aura à payer, non dès maintenant, mais elle représente tout ce que nous aurons à payer en admettant que nous ayons à servir pour toujours les intérêts de tout l'argent que le syndicat obtiendra en vertu de ce contrat.

Nous sommes heureux d'être en position de pouvoir établir non-seulement cela, mais encore qu'à part les 100,000,000 d'arpents de terre que le parlement a mis à notre disposition il y a deux ans, il nous en reste 75,000,000 pour couvrir les $2,000,000 d'intérêt,—dépenses qui seront diminuées jusqu'au jour qui n'est pas loin de nous où nous aurons l'orgueilleuse satisfaction de voir le Canada occuper une position glorieuse et prospère et il n'aura plus alors à verser un seul dollar pour la construction ou l'exploitation de ce chemin de fer.

Je dois dire que j'ai été grandement satisfait des critiques dirigées contre la proposition que nous soumettons actuellement au Parlement. Rien ne m'a donné plus de confiance dans la solidité de notre position, l'attitude inexpugnable que nous occupons au Parlement et au dehors que les critiques que ce projet a rencontrées dans la presse. Je parlerai d'abord du *Citizen*. Je vois par la critique de ce journal dont nous avions droit d'attendre une critique juste et dépouillée de passion, que le propriétaire a ouvert ses colonnes, non-seulement à une plume hostile, mais à un écrivain de mauvaise foi qui n'a pas voulu exposer les faits avec impartialité devant le pays, c'est ce qui fortifie la conviction que je possède de l'excellence de la proposition que nous soumettons au Parlement.

Si ce contrat contient des clauses qui puissent donner lieu à des objections sur lesquelles il est nécessaire d'attirer l'attention du Parlement et qui soient de nature à le faire condamner, était-il nécessaire que la personne qui a écrit l'article du *Citizen* dénature entièrement, du commencement à la fin, toutes les clauses du contrat qu'il a commentées. Je dis que rien plus que ces critiques n'a fortifié la conviction que j'entretiens de l'excellence de cette mesure, qu'elles viennent du *Citizen* de la part duquel je me serais

attendu à mieux, du *Free Press*, dont je n'espère pas un meilleur traitement, ou du *Globe* de Toronto. Et lorsqu'en lisant ces journaux je m'aperçois que toutes les critiques, toutes les attaques sérieuses sont basées sur des faits inexacts je suis confirmé dans l'opinion que le contrat est inattaquable et qu'une critique impartiale et juste les amènerait à lui donner leur adhésion.

En voyant ces critiques je pense à la position qu'occuperait un homme ayant accepté un contrat pour la construction du *Great Eastern*, énorme navire, de tous les bâtiments du monde le plus grand, en même temps que celui dont la construction a été la plus coûteuse. Je me demande, M. le président, quelle serait la position d'un homme qui, après avoir construit un navire et l'avoir entièrement équipé entendrait ses armateurs lui dire que comme dessin, matériaux et main-d'œuvre, le navire ne laissait rien à désirer, mais qu'il y avait quelque chose dans la forme de la yole qui ne leur convenait pas et qu'en conséquence ils ne prendraient pas le bâtiment. Je dis donc, M. le président, que lorsque nous nous présentons à la Chambre avec une mesure de cette importance, lorsque nous occupons, relativement à l'achèvement probable de cette grande entreprise une position sur laquelle n'auraient pu compter, il y a douze mois, les gens les plus confiants dans l'avenir, nous voyons ces messieurs hésiter. Quoique nous ayons trouvé des capitalistes ayant de grandes ressources à leur disposition pour pousser une entreprise si essentielle au progrès du Canada, quoique le travail doive être entièrement confié à l'initiative commerciale, ces messieurs faisant volte-face, malgré leurs propres déclarations maintes fois enrégistrées, se plaignent des arrangements que nous avons eu le bonheur de pouvoir soumettre au Parlement.

Sans les remarques des honorables membres de l'opposition, qui m'ont amené à croire le contraire, j'aurais pensé que c'était un projet pour lequel je pouvais demander en toute confiance l'appui non-seulement des honorables députés qui soutiennent ordinairement le gouvernement, mais celui des honorables messieurs de l'opposition qui par leurs votes et les déclarations les plus catégoriques de leurs chefs ont accepté, pour la construction du chemin, des conditions bien moins favorables que celles qui sont contenues dans le contrat actuel, Mais, disent ces messieurs, nous n'aimons pas la compagnie,—remarque des plus injurieuses pour les personnes formant le syndicat.

M. MACKENZIE : Qui a dit cela ?

Sir CHARLES TUPPER: L'organe des honorables députés en cette ville.

M. MACKENZIE : Entendez-vous parler du *Citizen* ?

Sir Charles Tupper: Peut-être le *Citizen* est-il maintenant l'organe des honorables députés de l'opposition. Je sais que dans le court espace de vingt-quatre heures, par un moyen quelconque, ils nous ont enlevé le *Times*. Je ne suis nullement surpris, M. le président, que les honorables messieurs de l'opposition repoussant avec mépris l'imputation que le *Free Press* est leur organe et l'interprète de leurs opinions,—un journal qui essaie de prodiguer l'insulte à des personnages occupant une haute position au Canada, aux Etats-Unis et en Europe.

Ces honorables messieurs n'aiment pas la compagnie, mais on peut supposer qu'il s'est opéré une révolution dans leurs idées sur cette question. Les personnes qui se sont chargées du chemin occupent aujourd'hui vis-à-vis du pays la position la plus forte que peuvent envier des capitalistes engagés dans une entreprise de cette importance. Les Canadiens qui font partie du syndicat sont des hommes qui possèdent une réputation d'habileté commerciale hors ligne, le succès qu'ils ont obtenu en menant à bien d'autres grandes entreprises de chemins de fer constitue pour nous la meilleure garantie possible de la manière dont ils s'acquitteront de leurs engagements envers le gouvernement et le parlement du Canada. On m'a dit que les propriétaires du chemin de fer de St. Paul, Minneaopolis et Manitoba sont membres du syndicat, et je suis fier d'apprendre que tel est le cas en effet; je dis donc que s'ils étaient demeurés en dehors de l'association, ils se seraient trouvés en antagonisme avec le Canada parce qu'ils sont les propriétaires d'un chemin de fer au sud de notre grand Nord-Ouest et d'immenses étendues de terre le long de la ligne.

Tous nous savons que le grand obstacle au parfait développement du Nord-Ouest, était l'absence d'un chemin de fer du Pacifique canadien, parce que notre immigration était obligée de se faufiler pour ainsi dire à travers les territoires des Etats-Unis. Les grands efforts qui ont été faits pour attirer l'immigration aux Etats-Unis et intercepter celle qui se dirigeait sur le Nord-Ouest, n'ont pas été accomplis par le gouvernement de ce pays ou par les législatures des Etats, mais bien par les compagnies de chemins de fer qui avaient une intérêt personnel à conserver ces immigrants sur leurs propres territoires. Nous avons annexé ainsi au Canada une partie considérable de l'Etat du Minnesota, et tout homme de bon sens se convaincra facilement qu'une compagnie qui s'est engagée à construire et à exploiter un chemin de 650 milles, de la baie du Tonnerre au Nipissingue et qui sera propriétaire de mille milles de chemin de fer, de la rivière Rouge au Nipissingue, ne peut moins faire que d'attirer par cette route et les chemins de fer du sud, grand

nombre d'immigrants pour se fixer sur les terres, car c'est là la seule condition de succès de leur entreprise.

Les intérêts que possèderont ces messieurs dans le chemin de fer du Pacifique seront dix fois plus considérables que ceux qu'ils ont jamais possédés dans le chemin de fer de Saint Paul, Minneapolis, et Manitoba et quelle que puisse être leur nationalité, la signature qu'ils ont opposée au contrat donne au Canada la preuve la plus évidente qu'ils n'épargneront aucun effort pour amener du trafic au chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable député semble croire qu'on ne pourra exercer sur cette compagnie le contrôle et la surveillance désirables.

M. MACKENZIE. Qui a dit cela ?

Sir CHARLES TUPPER. Je crois ne pas être injuste envers l'honorable chef de l'opposition en disant qu'il a accueilli la mention que j'ai faite de la compagnie comme il accepte habituellement une chose qui lui est désagréable.

M. BLAKE. Je ne comprends pas parfaitement l'honorable monsieur.

Sir CHARLES TUPPER. Comme je l'ai dit, cette compagnie se compose de capitalistes du Canada et d'autres pays; ce sont des hommes de haute réputation, des hommes dont les noms sont les meilleures garanties que l'on puisse donner au pays, que toutes les entreprises dont ils se chargeront seront heureuses. Quant aux conditions du contrat, je dis sans hésitation qu'on n'aurait pu faire un plus grand tort au Canada qu'en rendant les conditions de l'arrangement assez onéreuses pour que leur accomplissement au lieu d'être heureux entraîne l'insuccès. Je dois dire qu'au moment de la signature du contrat, nous avons fait tout en notre pouvoir pour obtenir les meilleures conditions possibles, agissant toujours sous l'impression que nous devions au Canada de passer un contrat susceptible d'accomplissement, d'accorder à ces messieurs un contrat équitable et de leur permettre de se charger de cette grande et gigantesque entreprise dont nous étions anxieux de faire reposer le fardeau sur leurs épaules pour nous en délivrer.

Et maintenant qu'il me soit permis de demander à la Chambre si pour un contrat d'une telle importance on doit se livrer à la chicane, à l'ergotage, comme on le ferait pour une transaction ordinaire, au risque que ce contrat dont les négociations sont si difficiles à conduire, ait le sort de celui de 1873 dont les conditions étaient bien plus avantageuses que celles de celui-ci. Mais ce n'était pas un contrat susceptible d'être rempli, car dans l'état où se trouvait alors le pays, les par-

ties ne pouvaient réunir les capitaux nécessaires. C'est dans cet esprit que nous abordons maintenant la question et je demande à tous les membres de cette Chambre indistinctement, si nous ne serions pas indignes de représenter le parlement du Canada, dans l'administration des affaires publiques, si nous n'avions pas compris qu'il était dans les intérêts du pays de faire un arrangement de nature à nous assurer le secours des capitaux requis et à permettre aux personnes intéressées dans cette grande entreprise de la mener à bien, comme elles le feront j'en ai la certitude. Ces messieurs, nous le savons, possèdent tous les avantages que peut entraîner la disposition d'un capital; nous pouvons dire sans crainte de nous tromper que leur habileté, leur énergie, leur connaissance parfaite de ce genre d'entreprises sont autant de conditions de nature à assurer la réussite du contrat, je demanderai donc aux honorables messieurs ce qu'à part de cela, est désirable et nécessaire.

J'ai parlé de la position qu'occupaient ces messieurs, je voudrais demander maintenant aux honorables membres de l'opposition si le Canada pourrait espérer voir exécuter ce contrat avec le succès que tous nous désirons, souhaitons et espérons, si nous l'avions conclu avec le corps de capitalistes le plus puissant que l'on puisse trouver dans la cité de Londres? Qu'aurions-nous eu? D'abord un ingénieur anglais avec des idées extravagantes et complètement ignorant de ce qui se rattache aux travaux de construction des chemins de fer dans un pays comme le nôtre,puis ensuite, en dépit de l'importance des ressources dont ils auraient pu disposer, un insuccès dont ils auraient été cause, et bien plus la déconsidération du crédit du pays, lorsque les porteurs de bons seraient frustrés de l'intérêt qu'ils s'attendaient à retirer de leur placement. En jetant un coup d'œil sur la liste des capitalistes américains, canadiens, anglais, français ou allemands intéressés dans l'entreprise, on se convaincra que le Canada a été mieux partagé et que c'est une bonne fortune pour le gouvernement que de leur avoir confié l'entreprise.

On prétend que la garantie de un million de piastres pour l'exécution du contrat n'est pas assez forte. On dit qu'un capital de cinq millions de piastres, versé dans l'espace de deux ans et un dépôt d'un million ne suffisent pas. Voici quelle est mon opinion à ce sujet: pourvu que nous ayons réussi à nous aboucher avec les personnes pouvant le mieux mener l'entreprise à bonne fin, moins nous demanderons de garanties, plus nos intérêts seront sauvegardés. En effet, plus nous diminuerons les ressources de la compagnie, plus nous restreindrons ses chances de succès.

M. BLAKE. Afin d'améliorer la position, permettez-nous de supprimer la clause relative au million.

Sir CHARLES TUPPER. Ce serait aller trop loin. Je tiendrais à attirer l'attention de l'honorable chef de l'opposition sur une entreprise semblable exécutée sur ce continent, —j'entends parler du chemin de fer de l'"Union Pacific."— et à lui demander si le capital de cette compagnie était plus considérable ou si la garantie qu'elle a fournie était plus élevée que celle qu'on a exigée de la nôtre.

En examinant comment ont été exécutées quelques-unes de ces grandes entreprises, il verra que la meilleure garantie que le gouvernement peut posséder est la confiance que les capitalistes qui se sont chargés de l'exécution du projet, le mèneront à bonne fin. L'honorable député se convaincra que le contrat qui est soumis à la Chambre donne la meilleure garantie de la prompte exécution des travaux. En vertu du contrat, le syndicat doit achever le chemin en dix ans, —c'est-à-dire qu'il sera terminé en juillet 1891,—et je crois devoir rappeler, M. le président, quoique le chef de l'opposition ait semblé l'oublier, qu'il a pris sur lui, il y a un an, d'émettre son opinion et d'exprimer, à ce qu'il m'a semblé, sa sympathie personnelle, au sujet de la position déplorable dans laquelle se trouvaient les représentants de la province de Québec. L'honorable député a dit "que la province de " Québec avait dépensé onze millions de piastres, dépense " qu'elle pouvait difficilement supporter, pour la construction " d'un chemin de fer provincial dans le but de s'emparer du " trafic du Pacifique. Québec, dit-il, a étendu les bras du " côté du grand Nord-Ouest; il s'est rendu au-devant du " trafic du Pacifique jusqu'en cette ville; la question est de " savoir quelle période de temps s'écoulera avant que cette " dépense porte ses fruits. Les revenus de la ligne sont ceux " sur lesquels comptait Québec, c'est-à-dire qu'ils couvrent " une fraction de l'intérêt des sommes dépensées pour sa " construction, mais la province espérait aussi qu'il attire- " rait dans ses principales villes le grand courant du com- " merce de l'ouest et donnerait à sa population une immense " prospérité; mais à moins de la construction d'un embran- " chement direct, ces espérances de la province de Québec " ne seront pas réalisées; si la partie est n'était pas con- " struite avant l'achèvement de la partie ouest, il espérait que " tous ses habitants vivraient encore pour jouir de ses béné- " fices."

Je ne veux pas prétendre que ces remarques renferment un sarcasme, ni que l'honorable monsieur ne répandait pas de véritables larmes, lorsqu'il s'apitoyait sur le sort malheureux de la province de Québec. Mais où sont la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard; où est la province d'Ontario? Comment se trouvent-ils aujourd'hui dans une position qui aurait amené le sourire sur nos lèvres si on nous l'avait

prédite il y a un an. Si l'on nous avait dit, il y a un an, que dans le cours de cette session nous serions à même de conclure un contrat en vertu duquel, en 1891 toutes les villes de ces provinces auraient des communications faciles avec les territoires du Nord-Ouest du Canada, nous aurions considéré la chose comme impossible. Est-il rien de plus essentiel à la prospérité de cette province et des villes de l'est, Québec, St. Jean et Halifax, que d'avoir un accès facile au Nord-Ouest ?

Il est un fait acquis, c'est que cet immense pays, possédant des millions d'arpents de terre fertiles, rendant d'abondantes moissons à l'agriculteur, devra pendant les dix années à venir se fournir aux manufactures des anciennes provinces. Il est donc d'une importance vitale pour toutes le sections du Canada et pour le Nord-Ouest en particulier, qu'on établisse le plus promptement possible des communications faciles, rapides et à bon marché.

J'attirerai maintenant pour quelques instants l'attention de la Chambre sur ce que nous devons faire. La ligne sera commencée le 1er juillet prochain, à la station de Callendar, près du lac Nipissingue ; les travaux seront exécutés graduellement, et ils seront poussés chaque année de manière à ce que la section soit reliée au chemin de fer du Pacifique en 1891. Pour ce qui est du tracé, tout le monde sait que la construction de cette ligne diminuera de 500 milles la distance entre nos grandes villes et Winnipeg, la grande capitale du Nord-Ouest. Mais en admettant que nous soyons obligés de passer par le Sault Sainte-Marie, en absence d'un autre ligne au nord du lac Supérieur, la distance par le Sault à Duluth serait, de Nipissing au Sault Sainte-Marie 294 milles, du Sault Sainte-Marie à Duluth 410 milles, de Duluth, *viâ* Emerson à Winnipeg, 464 milles, distance totale de la station de Callendar à Winnipeg, 1,168 milles. C'est là la route la plus courte que le gouvernement pouvait espérer construire il y a douze mois. Aujourd'hui nous proposons la construction d'une ligne directe, devant être commencée le 1er juillet prochain, et qui abrégera la distance de 111 milles.

M. BLAKE. Nous avons ainsi 1,057 milles de Winnipeg à South East Bay.

Sir CHARLES TUPPER. Il y a 1,006 milles du Nipissingue, en suivant la baie du Tonnerre, jusqu'à Winnipeg si nous prenons le lac, soit 1,057 milles par chemin de fer ; la distance de la station de Callendar à Linkoping, endroit où la ligne se reliera à l'embranchement de la baie du Tonnerre est de 686 milles, et celle de Linkoping à Winnipeg, de 371 milles. Ainsi donc, la Chambre peut se convaincre que nous atteignons Winnipeg par la route la plus courte possible.

Elle verra aussi que la distance de Montréal à la station de Callendar est de 354 milles, par la ligne de Gravenhurst, est de 226 milles, soit 128 milles de moins que de Montréal.

Je répondrai maintenant à quelques objections qui ont été présentées contre le projet. On me dit que le type du chemin est inférieur à celui du "*l'Union Pacific*," et qu'il aurait pu être préférable. J'admets volontiers qu'après avoir réussi à conclure un contrat, il soit convenable d'y inclure des clauses sévères, mais puisque j'ai exposé à la Chambre les conditions auxquelles ces capitalistes se sont engagés à construire ce chemin, j'espère qu'elle pensera avec moi que nous devons les traiter aussi bien que possible. Je voudrais savoir qu[illegible] serait la position qu'assumerait le gouvernement du Canada si, après avoir offert $84,000,000 en 1873 à la compagnie dont Sir Hugh Allan était le président, il exigeait de ces messieurs qui s'engagent à faire le travail pour $78,000,000, des conditions plus onéreuses que celles qui étaient stipulées dans le contrat précédent. Si les honorables membres de cette Chambre veulent bien consulter le projet de contrat avec la compagnie dont Sir Hugh Allan était le président, ils constateront qu'il pourvoyait à ce que le type de la construction et de l'équipement du chemin de fer du Pacifique canadien soit celui de l'Union Pacific. Ainsi donc, comme pourront le dire les membres de cette Chambre et les esprits impartiaux, nous ne nous sommes pas écartés de notre devoir sur cette question. Mais quel est ce type de chemin ? Il y a une demi douzaine de chemins de fer parmi les plus importants dont les rampes et les courbes sont plus sujettes à objections que celle du chemin de fer *Union Pacific*. Je crois donc qu'il n'y a guère de place ici pour la critique. Lorsque le chemin de fer *Union Pacific* fut construit, le gouvernement qui lui donnait une subvention plus forte que celle que nous accordons à notre chemin, convint que le type du chemin de fer *Baltimore et Ohio* serait celui de *l'Union Pacific* et le chemin Baltimore et Ohio est regardé, tout le monde le sait, comme un chemin de première classe qui fait un trafic énorme. Le chemin de fer Portland et Ogdensburg, et une demi-douzaine d'autres voies américaines ont adopté un type qui ne peut être comparé à celui que nous avons choisi. Il serait donc oiseux de ma part, de vouloir prouver à la Chambre, que le gouvernement du Canada n'aurait pas été fondé à exiger de ces messieurs qui consentaient à construire le chemin à meilleur marché que Sir Hugh Allan, un type plus élevé que celui qui a été choisi. Mais nous avons une meilleure garantie que celle que nous aurions pu insérer au contrat, que le chemin sera d'un type excellent, c'est que ces messieurs ne construisent pas le chemin

pour le faire exploiter par le gouvernement du Canada, mais qu'ils le construisent comme leur propriété, et lorsqu'il sera terminé, ils auront à trouver les moyens de conserver et d'exploiter cette voie ferrée, et tout vice de construction retomberait alors sur eux et non sur nous. Et, M. l'Orateur, comment aurais-je pu leur poser des conditions si rigoureuses lorsqu'ils avaient entre les mains ma propre déclaration—celle du gouvernement du Canada—qu'avec toutes les ressources du pays pour nous soutenir, nous nous étions crus obligés d'abaisser le type général de la route afin de construire une voie ferrée à bon marché, et que l'estimation la plus basse d'une telle voie était de 80 millions de piastres, c'est-à-dire un montant plus considérable que celui que nous leur accordons en argent et en terres, en comptant la valeur de celles-ci à une piastre de l'acre ? Je pense, M. l'Orateur, que je puis me dispenser de parler davantage de ce sujet. Retiendrai-je longtemps la Chambre pour lui parler d'une autre objection qu'on a soulevée, relativement à la façon dont le coût du chemin a été réparti sur les différentes parties de la voie ferrée. Si les honorables députés ont suivi la description faite, il y a un an, par le premier ministre, des difficultés qu'il y aurait à surmonter entre la rivière Rouge et le pied des Montagnes-Rocheuses, je pense qu'ils en arriveront à cette conclusion que le prix fixé au contrat n'est pas exagéré. J'attire l'attention de la Chambre sur ce fait. Le gouvernement exige que le chemin entre la rivière Rouge et le pied des Montagnes-Rocheuses, soit fait au plus tôt, aussi promptement que possible. Je suis autorisé par les principaux membres du syndicat à déclarer au public qu'ils se proposent de terminer la voie ferrée jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses d'ici à trois ans. Si l'on croit que c'est une tâche gigantesque pour le présent syndicat de construire 300 milles de chemin de fer, je puis dire aux honorables députés que l'année dernière a vu quelques-uns des membres du syndicat construire de 200 à 300 milles de chemins de fer à travers un pays presque semblable au nôtre. Il n'y a donc aucune exagération de leur part à dire qu'ils se proposent de construire le chemin presqu'au pied des Montagnes Rocheuses en trois ans et d'en terminer 300 milles pendant la prochaine saison. Quelle sera la conséquence de ce travail ? Son exécution entraînera, au début de l'entreprise, une dépense énorme dès que ce contrat sera ratifié par le parlement, ces messieurs devront délier les cordons de leur bourse et verser entre nos mains, non-seulement un dépôt d'un million de piastres, mais en tirer encore un autre million pour équiper le chemin qui sera prêt à l'exploitation et ce chemin sera prêt dans le courant de l'année. Après avoir lu les déclarations larmoyantes de

l'honorable chef de l'ex-gouvernement, relativement aux terres et aux difficultés qu'il y aura à les vendre, on peut supposer avec raison, que même avec toute leur énergie et leur habileté, il leur faudra attendre deux ou trois ans, avant de pouvoir tirer parti, d'une façon efficace, de la vente de ces terres Ces messieurs auront donc, dès le début, à dépenser d'énormes sommes d'argent pour équiper les sections terminées, payer le matériel et l'outillage nécessaires aux travaux pendant les trois prochaines années et ils auront ensuite à attendre assez longtemps après cela pour toucher le revenu de la vente des terres. A la fin des trois années, tout cet outillage sera mis en œuvre sur les autres sections. Je crois donc que plus on examinera cette affaire, plus on sera convaincu que dans la répartition de l'argent aucune injustice n'a été faite.

Ceux qui honorent de leur confiance, non pas le ministère actuel, mais le chef de l'ex-gouvernement, n'ont qu'à examiner les déclarations que j'ai lues ce soir, et dans lesquelles il estimait à $20,000 par mille le coût de la section qui devait être construite à l'ouest de la rivière Rouge, pour comprendre les avantages du nouveau plan. Les membres du syndicat auront encore à débourser un autre million, et ce sera pour nous payer le chemin construit à l'ouest de la rivière Rouge et le matériel de construction que nous avons en cet endroit.

Cela posé, les honorables députés verront que nous avons fait une répartition équitable du coût du chemin par mille. Si le syndicat veut que cette entreprise ne tourne pas à mal, il lui faudra, dès le début, dépenser beaucoup d'argent pour faire venir des immigrés au pays. Je regarde le plan de faire construire le chemin par une compagnie comme étant d'une importance vitale à un certain point de vue : c'est qu'au lieu d'avoir à faire la concurrence à des compagnies de chemins de fer pour avoir des immigrés, nous verrons une gigantesque compagnie ayant des ramifications dans les Etats-Unis, en France, en Allemagne, dans les îles Britanniques, prêtant son concours au gouvernement pour attirer vers nous des immigrés. Mais cela forcera ces messieurs du syndicat à faire une dépense énorme. La seule chance qu'ils peuvent avoir d'alimenter le chemin de fer, s'ils le construisent, sera de jeter dans les fertiles vallées du Nord-Ouest, une nombreuse population, aussitôt que possible, et par ce moyen créer un trafic nécessaire à l'exploitation du chemin.

On me dit que l'on s'objecte aussi beaucoup à l'exemption de taxes pour les terres ; je n'hésite pas à dire que j'aurais préféré ne pas voir cette clause du contrat, dans le seul but de céder aux préjugés sérieux qui existent dans le pays sur cette question. Mais nous avions ici deux points importants à prendre en considération. Le premier était de

conclure pour le pays le marché le plus avantageux possible ; le second était de ne pas imposer de conditions qui tout en étant d'aucun avantage matériel pour le pays, auraient, selon toute probabilité, conduit à un désastre, quand la compagnie aurait placé son prospectus sur le marché monétaire. Tout le monde comprendra que cette exemption de taxes ne changera rien à la position que nous avions lorsque ce chemin était construit comme entreprise du gouvernement.

Lorsque mon honorable ami construisait le chemin par l'agence directe du gouvernement, aucune taxe n'aurait pu être prélevée sur ces terres avant qu'elles fussent utilisées, occupées. Aucune province, municipalité, ou corporation quelconque établie, ou pouvant l'être plus tard, n'aurait pu imposer la plus légère taxe sur ces terres avant qu'elles fussent vendues ou occupées ; mais aujourd'hui du moment où il y aura vente ou occupation, elle seront sujettes à l'impôt. Je ne m'arrêterai pas à discuter la question de l'exemption de taxe accordée au chemin, car messieurs les députés n'ont qu'à jeter un coup d'œil sur les lois des Etats-Unis et celles de tous les pays où l'on a dû construire des grandes lignes de chemins de fer, pour se convaincre que la politique du gouvernement des Etats-Unis a toujours été d'exempter de taxes ces voies ferrées, le chemin lui-même, ses accessoires, les stations, enfin tout ce que comprend le terme : chemin de fer. Un des juges des Cours des Etats-Unis à déclaré que, vu que ces chemins étaient des entreprises nationales, des bienfaits publics, d'utilité générale à la prospérité de tous, ils devraient être exempts de taxes d'état et de municipalité. Nous n'avons fait que suivre ce qui se pratique aux Etats-Unis et ce à quoi nous étions tenus, comme l'opposition le comprendra. Quelle était notre position ? Nous demandions à ces messieurs du syndicat, de venir de l'avant et de se charger d'une tâche devant laquelle nous reculions. Je n'hésite pas à dire que nécessaire et importante comme l'entreprise l'est, le gouvernement sentait qu'elle était colossale et tremblait lorsqu'il pensait aux frais de sa mise à exécution et aux dépenses d'entretien et d'exploitation de la route une fois terminée. Et je demande à cette Chambre de me dire en toute sincérité si lorsque nous passions de nos épaules à celles d'une compagnie toute cette responsabilité, si elle pense pas que nous devions pas, autant que faire se pourrait, placer le syndicat dans une position aussi favorable que celle que nous occupions nous-mêmes. C'est là tout ce que nous avons fait, et comme je l'ai déjà dit, dès que les terres seront utilisées, elles seront sujettes aux taxes. On m'a dit que les terres de la compagnie dite "Canada Company," étant exemptes de taxes, il en est résulté beaucoup d'abus.

M. MACKENZIE. Elles n'étaient pas exemptes de taxes.

M. BLAKE. La compagnie n'était qu'un propriétaire ordinaire d'une grande étendue de terres.

Sir CHARLES TUPPER. Oh! les terres étaient en grandes sections. Alors l'affaire est de moitié moins grave.

M. BLAKE. Au contraire, ce n'en est que plus mal.

Sir CHARLES TUPPER. Je suppose que c'est parce qu'elles étaient exemptes de taxes. Alors nous aurons soin que ces terres ne soient pas données en grandes sections (blocs). Nous avons prévu la difficulté et nous y avons pourvu. Mais comme je le disais tantôt, ces messieurs doivent vendre leurs terres. Il est impossible d'alimenter le chemin sans établir dans le pays une population aussitôt que possible. On dit que cette affaire constitue un monopole gigantesque. Non-seulement le gouvernement exempte les terres de taxes, mais de plus il crée un monopole. Si nous pouvons faire valoir un argument puissant en notre faveur, c'est ceci : en vertu du contrat Allan de 1873, 54 millions d'acres de terres étaient pour ainsi dire mis sous séquestre, si vous regardez comme séquestrées les terres concédées à une compagnie. En vertu du contrat actuel, on ne réserve pour la compagnie que 25 millions d'acres. Le contrat Allan de 1873 et l'Acte du chemin de fer du Pacifique de 1874, donnaient les terres aux intéressés en sections de 20 milles carrés. D'après le dernier contrat, chaque mille alterne sur l'étendue de tous les sections et le long de tout le chemin, reste en possession du gouvernement. Peut-il y avoir là un monopole? Qu'est-ce à dire! en vertu du contrat Allan, le gouvernement, celui-ci était obligé, tant comme le gouvernement des Etats-Unis l'était envers le chemin de fer Northern Pacific, à ne pas vendre de terre au-dessous de $2.50 l'acre. D'après le présent contrat, nous sommes libres de concéder toutes les terres qui restent en notre possession, si l'intérêt public l'exigeait. Il n'y a pas de points sur lequel le syndicat ait insisté autant que sur la nécessité de coloniser les terres le plus tôt possible. Ses membres prétendent que nous devrions être trop heureux de pouvoir établir gratuitement un colon sur chaque acre de terre appartenant au gouvernement. Pour parler encore de monopole, nous prétendons qu'au lieu de sequestrer 54 millions d'acres, en sections de 20 milles, sur les deux côtés de la voie ; qu'au lieu d'être obligés de vendre des terres à $2.50, nous pouvons ouvrir à la colonisation, sans faire payer un sou aux colons, les 29 millions d'acres que le gouvernement se réserve pour les utiliser dans l'intérêt du pays, en sus de la concession de terre faite au syndicat, ou

que nous pouvons vendre au-dessous du prix minimum fixé par l'acte de 1874. Mais que deviennent les conditions établies il y a un an ? Lisez les résolutions passées ici, en Parlement, relativement à la concession de 100 millions d'acres de terres, et vous verrez que le Parlement les a mises à notre disposition d'une façon absolue, pour assurer, par leur moyen, la construction du chemin de fer du Pacifique. Au lieu d'avoir transporté à un monopole, comme on pourrait l'appeler, le titre de ces 100 millions d'acres, nous avons gardé en notre possession 75 millions d'acres pour servir les intérêts du Canada au moyen de concessions gratuitesde terres et aussi de la vente de ces terres, dans le but d'en retirer l'argent que, d'après le contrat, nous devons payer au syndicat, c'est-à-dire $25,000,000. Comme je l'ai déjà dit, la question d'exemption de taxes pour les terres, n'est pas nouvelle. En 1870, un acte fut passé aux Etats-Unis pour venir en aide à la compagnie dite *International Railway*, aujourd'hui fusionnée avec une autre sous le nom de *International and Great Northern Railroad Company*, lequel acte décrète, comme cela a été fait pour d'autres chemins de fer dans différents Etats de l'Union, que les terres seront exemptes de taxes. Le gouvernement des Etats-Unis a donné aux chemins de fer beaucoup de terres d'après le système appelé *head grant*, et dans un cas, une compagnie a été autorisée à choisir dans les terres publiques du Texas, ce pays magnifique qui a excité l'admiration de nos adversaires, les parties les plus belles et les plus fertiles sans être entravée en rien et sans compte à rendre.

" La compagnie a reçu 20 sections de 640 milles chacune des terres non concédées de l'état, pour chaque mille de chemin de fer construit ou qui pourrait être construit, d'après les conditions posées à l'acte de 1870. La dite compagnie, ses successeurs et ses ayants-cause, reçut le droit de choisir les terres sans être obligée de laisser des sections alternes au gouvernement, les dites terres et leurs titres étant exemptés de toutes taxes de municipalité, d'état, de comté et autres pendant vingt-cinq ans."

Ici dès que nos terres seront vendues, elles seront sujettes aux taxes. D'après cette loi des Etats-Unis, elles demeurent exemptes pendant vingt-cinq ans après avoir passé entre les mains des particuliers. Il n'y a rien de semblable ici. Dès que nos terres sont utilisées ou vendues—et la compagnie ne peut se dispenser de les coloniser, ce qui est le seul moyen de donner de la valeur aux autres—elles sont taxées. On fait des objections au tracé du chemin. Mais aux termes du contrat, le tracé doit être soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil. Je n'hésite pas à dire que cette compagnie sera bien plus en état que le gouvernement de choisir un bon tracé. Elle a un intérêt plus direct, plus personnel, à terminer l'entreprise, et saura mieux choisir le tracé le plus court et le plus avantageux pour tous. Le gouvernement ne peut donner à une entreprise de ce genre,

cette surveillance personnelle,directe que peuvent lui accorder des hommes aussi habitués à ces travaux que le sont les membres du syndicat. Dans mon opinion, la restriction qui pourvoit à ce que le tracé soit soumis au Gouverneur en conseil, n'est pas nécessaire, parce que je crois que leur intérêt les oblige de choisir le meilleur tracé. Mais nous avons pourvu, en conservant au Gouverneur en conseil le contrôle général de l'entreprise, à ce que pas un mille du chemin ne fût localisé sans le consentement du gouvernement. On m'informe qu'on s'objecte beaucoup à ce que pouvoir soit donné à la compagnie de construire des embranchements.

Cette Chambre sait-elle qu'aux Etats-Unis, tous les pouvoirs accordés à ce syndicat qui vient prendre la place du gouvernement et le décharger de sa responsabilité dans cette entreprise, sont accordés à tout particulier et à chaque compagnie construisant un chemin de fer. Tout ce que ces personnes ont à faire, c'est d'organiser une compagnie en vertu de la loi générale, enrégistrer leur raison sociale, et d'aller construire un chemin de for où cela leur plait.

M. MACKENZIE. Faites donc la même chose dans votre Nord-Ouest.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur pourra voir que, quant à la dernière objection que l'on peut faire à notre programme, il m'a devancé, car j'avais l'intention de lui donner crédit pour la libéralité qu'il a montrée au sujet des embranchements. Je veux parler du projet de loi soumis, contenant le programme de l'ancienne administration, programme sur lequel l'opposition ne reviendra pas naturellement. Dans l'état du Minnesota, et partout ailleurs de l'autre côté de la frontière, des embranchements peuvent être construits par n'importe qui aux endroits qu'il leur plait de choisir. Nous n'avons fait que donner à cette compagnie un pouvoir dont peuvent jouir tous et chacun des habitants des Etats-Unis. L'honorable député de Lambton devrait être le dernier à s'opposer à ce programme.

M. MACKENZIE. Quel programme?

Sir CHARLES TUPPER. Le programme qui consiste à donner au syndicat le privilège de construire des embranchements reliés à la ligne-mère.

M. MACKENZIE. Mais il y a prohibition pour tous les autres.

Sir CHARLES TUPPER. Il n'y a pas de prohibition. Cette remarque n'est qu'une preuve de la difficulté, du dilemne dans lequel se trouvent placés les honorables messieurs de la gauche. Parce qu'ils ne peuvent trouver d'objections légitimes à ce programme, il leur faut en fabriquer,

Le projet de loi ne renferme pas semblable disposition, ne contient pas une ligne accordant un monopole à ces messieurs, et ce parlement a le pouvoir cette année et aura le pouvoir l'année prochaine, après avoir ratifié ce programme, d'accorder à toute personne quelconque le pouvoir de construire des chemins de fer dans n'importe quelle partie du Nord-Ouest. A quoi pourvoit le projet de loi soumis par le ministre de l'intérieur du gouvernement précédent, au sujet de la construction des chemins de fer dans le Nord-Ouest, un projet de loi qui était frappé au coin de la sagesse qui caractérisait le gouvernement dont il était l'un des membres ? Il décrète d'abord que toute personne peut construire un chemin de fer au Nord-Ouest, où cela peut lui convenir ; elle peut organiser une compagnie en vertu de dispositions semblables à celles en vertu desquelles les particuliers peuvent construire des embranchements aux Etats-Unis. Il va plus loin. Nous n'avons pas donné à ces messieurs un seul dollar pour construire des embranchements. Nous nous proposons de leur donner le droit de passage gratuitement pour les embranchements, et nous serions très heureux de le faire lors même qu'ils construiraient des embranchements d'un bout du pays à l'autre. Nous sentions qu'il était de l'intérêt du pays de leur accorder toutes les facilités possibles pour donner plus d'importance à la ligne-mère et pour un mouvement tel que celui qui est indispensable à la prospérité du pays, mouvement qui doit plus que tout autre influence augmenter la valeur de nos terrains. Ils ne peuvent dépenser pour la construction d'embranchements un seul dollar qui n'aura pas pour effet de verser des sommes considérables dans le trésor du Canada en augmentant la valeur des terres publiques dans le voisinage de ces embranchements. Mais le projet de loi du gouvernement précédent, ne laissait pas aux compagnies le coût de la construction des embranchements. Le gouvernement leur venait généreusement en aide. Chacun pouvait se mettre à construire des embranchements, et venir présenter ensuite son petit compte au gouvernement pour en réclamer le paiement. Que dit l'Acte ?

" Le Gouverneur en conseil peut réserver chaque section alternative des terres non-concédées, jusqu'à concurrence de 10 sections par mille, 5 de chaque côté, à l'exclusion des sections qui, en vertu de l'Acte des terres fédérales, peuvent avoir été réservées, comme sections d'écoles, ou allouées à la compagnie de la Baie d'Hudson pour les fins de cet Acte.

C'était une prime accordée à ces messieurs pour la construction de cet embranchement.

" Ou si le Gouverneur en conseil le juge convenable, au lieu de céder des terrains à la compagnie, la compagnie pourra recevoir l'argent provenant de la vente des terrains sur la ligne du chemin de fer et en dedans

d'un rayon de six milles à partir de cette ligne de temps à autres jusqu'à ce que la compagnie ait reçu une somme n'excédant pas dix mille piastres par mille."

Donnant à chaque individu qui construirait un mille de cette ligne le droit de s'adresser au trésor du Canada et de demander $10,000, et cependant après cette forte déclaration faite dans l'enceinte de cette Chambre et placée dans les documents publics du pays, ils osent mettre en doute l'opportunité pour le gouvernement du Canada de permettre à des particuliers de construire des embranchements destinés à développer le Nord-Ouest, sans retirer un sou ni un acre de terre en retour.

On dit qu'une faute énorme a été commise en prohibant la construction d'embranchements s'étendant autrement que dans une direction sud-ouest et ouest par sud-ouest. Je suis un peu surpris d'entendre formuler une telle objection, et j'écouterai avec beaucoup d'intérêt les honorables messieurs de la gauche s'ils ont une objection de ce genre à formuler. Il y a un an, une compagnie qui avait peut-être des droits aussi sérieux à la considération du Parlement du Canada qu'il est possible à une compagnie d'en avoir, nous demanda la permission de construire un chemin de fer. Elle ne nous demandait ni argent ni secours; elle ne nous demandait que la permission de construire un chemin de fer d'un certain genre, pourquoi avons-nous refusé cette permission ? Il nous faisait beaucoup de peine de la refuser, mais, le gouvernement ayant pris la question en sérieuse considération, décida que, vu que le Canada avait à s'occuper de la construction du grand chemin de fer du Pacifique canadien, et vu que notre seul espoir de soutenir ce chemin, et de l'exploiter après sa construction était de retenir le trafic du Nord-Ouest canadien pour la ligne mère, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il n'était pas de l'intérêt du pays, quelque grand que fût le besoin de la section qui le demanderait, de construire une ligne qui transporterait le trafic du Nord-Ouest en dehors de notre pays, laisserait notre ligne principale le Pacifique canadien, qui a coûté au pays des sommes si considérables, dépourvu du trafic nécessaire pour le soutenir. Ce programme a été annoncé et adopté après mûre délibération par le gouvernement, et il a été de mon devoir comme ministre des chemins de fer, de le soumettre au petit Parlement en haut, le comité des chemins de fer. Ce comité comprend un grand nombre de messieurs des deux côtés de la Chambre, qui sont disposés à prendre en sérieuse considération, les questions qui leur sont soumises et à les juger sévèrement. Je crois qu'il est composé de 100 membres.

Sir LEONARD TILLEY. Quatre-vingt-quinze.

Sir CHARLES TUPPER. Le nombre en est de 95, je dis que c'est un petit parlement et lorsque je lui ai soumis

la ferme décision du gouvernement sur ce point de refuser, autant que nous le pouvions, de laisser accorder cette charte, les vues du gouvernement ont été adoptées par ce comité sans une seule voix dissidente.

M. MACKENZIE. Pour moi, j'ai différé d'opinion.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur dit qu'il a différé d'opinion, alors il a été bien mal compris. Je n'ai entendu aucun dissentiment, mais il y a plus, une députation venue d'Emerson pour demander des secours m'a informé il y a quelques temps, qu'elle avait eu une entrevue avec l'honorable monsieur, et qu'elle ne put obtenir de lui plus de satisfaction qu'elle n'en avait reçu du gouvernement.

M. MACKENZIE. Je n'ai pas le pouvoir d'accorder des secours.

Sir CHARLES TUPPER. Alors, tout ce que je puis dire c'est que l'honorable monsieur a failli à l'accomplissement des devoirs de sa haute position, comme l'un des principaux membres de ce parlement, s'il a, dans une circonstance où les vues du gouvernement sur une grande question nationale, étaient soumises au comité des chemins de fer, gardé pour lui son opinion et n'a pas aidé le comité des lumières de son expérience.

M. MACKENZIE. J'ai fermement exprimé mon dissentiment.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur n'exprime pas d'ordinaire son dissentiment d'une manière assez calme pour que je puisse avoir oublié qu'il l'ait fait ; et tout ce que je puis dire c'est que, s'il a différé d'opinion, il l'a fait avec si peu de chaleur, que ses remarques se sont complètement effacées de ma mémoire, et je maintiens que le gouvernement en remettant au syndicat la tâche de construire le chemin de fer du Pacifique canadien, ne pouvait raisonnablement dire : les droits que le gouvernement a maintenus et qu'il a publiquement déclaré avoir maintenus dans les intérêts du Canada et pour protéger le trafic du chemin de fer du Pacifique canadien, ces droits ne vous seront pas transmis, et maintenant que la tâche vous incombe de maintenir le trafic il nous est indifférent que le trafic aille d'un côté ou de l'autre. Je dis que les intérêts que nous avons aujourd'hui comme canadiens dans ce chemin de fer qui est en sa possession sont toujours le même intérêt national de transporter chaque livre du trafic du Nord-Ouest que nous pouvons transporter, par le centre du Canada et jusqu'à la mer dans notre propre pays, comme ce sera le cas, je l'espère, dans un avenir peu éloigné.

L'honorable député a soulevé la question des droits, l'autre jour, dans le discours qu'il a prononcé devant cette chambre au sujet de l'Adresse. Je pouvais très bien prévoir alors que l'honorable monsieur jetterait l'ancre du côté du vent, et lorsque l'honorable monsieur a traité la question du tarif des chemins de fer dans la discussion l'autre jour, j'ai compris que c'était un plan arrêté chez lui—de prévenir l'opinion publique sur cette question. Chacun sait les plaintes sérieuses qui ont été formulées au sujet de la disproportion des prix qui ont été adoptés sur les chemins de fer des Etats-Unis qui traversent les prairies. Mais quelle est notre position dans cette question ? Nous avons acquis, par ce contrat, le pouvoir, que nous ne possédions pas en vertu de l'Acte consolidé des chemins de fer. Loin d'avoir concédé quelque chose au sujet du tarif, le Gouverneur en conseil se réserve le pouvoir de fixer ce tarif. La compagnie ne pourra percevoir aucun droit, pas un seul sou pour quoi que ce soit sur son chemin, avant que le gouvernement qui est responsable à cette Chambre, quel que puisse être ce gouvernement, ait donné sa sanction à ce qu'il croira être juste et dans l'intérêt du pays. Et, ayant retenu ce pouvoir qu'avons-nous fait encore? Nous nous sommes assurés qu'en vertu de la loi, le parlement lui-même n'avait pas le pouvoir, après que le tarif aurait été fixé, de le réduire, à moins qu'il ne pût être démontré que la compagnie réalisât quinze pour cent sur son capital. Nous avons changé cela dans le contrat et nous avons enlevé à la compagnie le pouvoir dont elle et toutes les autres compagnies de chemins de fer jouissaient en ce pays, en vertu de l'Acte consolidé des chemins de fer, et nous avons stipulé un taux de profit moindre comme limite à laquelle on pourra leur demander de baisser leurs prix. Je crois que, dans ces circonstances, la longue discussion de l'honorable monsieur sur une question qui n'était certainement pas devant la Chambre n'était guère nécessaire.

M. ANGLIN. Le profit sera-t-il pris sur le capital de la compagnie ou sur tout l'argent dépensé pour la construction du chemin, car cela ferait une grande différence ?

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur sera très rassuré en apprenant que ce n'est pas aussi mal qu'il l'avait espéré. C'est sur le capital qu'elle aura elle-même dépensé.

M. ANGLIN. D'après les conditions du contrat, car il y a un doute là-dessus ?

Sir CHARLES TUPPER. C'est une question de loi pour laquelle je m'en rapporte à l'honorable monsieur. Il a le contrat sous les yeux, et quel que soit le manque de confiance que j'aie dans ses sentiments politiques, j'ai beaucoup

de confiance dans sa science légale. Je n'ai pas besoin d'en dire plus long là-dessus.

On me dit que quelques députés craignent que l'on n'éprouve quelque difficulté au sujet de la clause du contrat qui oblige le gouvernement à retenir dans certaines éventualités qui peuvent ou ne peuvent pas se présenter, vingt-cinq millions de piastres à quatre pour cent d'intérêt. Supposons que nous ayons dit il y a un an à l'ex-ministre des finances, que nous espérions dans douze mois être dans une condition telle qu'au lieu d'être obligés de payer cinq pour cent comme nous payons maintenant, nous pourrions vendre des bons à quatre pour cent d'intérêt sans commission; supposons que nous eussions osé dire aux honorables messieurs que nous espérions dans douze mois être en position d'obtenir tout l'argent dont le Canada a besoin pour développer ses ressources et de racheter les bons émis à cinq et à six pour cent, sans payer un seul sou de commission, ils se seraient moqués de nous. Mais c'est un fait qu'ils ne peuvent nier, et lorsque nous sommes entrés en négociation, nous nous sommes trouvés dans une position qui devait probablement nous fournir tout l'argent dont nous avons besoin. L'habile ministre des finances, mon honorable collègue, nous a dit qu'il pourrait employer ces vingt-cinq millions d'une façon éminement avantageuse pour le Canada, s'il est appelé à les retenir, et ce n'est qu'après avoir appris cela que nous avons décidé de les prendre à ces conditions. Je crois donc que je n'ai guère besoin de retenir la Chambre sur cette question.

Quant à la question du télégraphe, on me dit qu'il y a une objection sur ce point, mais évidemment personne ne pouvait s'attendre à ce que le gouvernement fît un contrat avec une compagnie qui est tenue de construire, en dix ans, un chemin de la rivière Rouge à Kamloops et un chemin du Nipissingue à Burrard Inlet, et de mettre en opération quelques 3,000 milles de chemin, sans donner à cette compagnie le pouvoir d'établir une ligne de télégraphe et de la mettre en opération. Un tel fait serait inoui, je crois, et lorsque je dis à la Chambre qu'au lieu de créer un monopole le gouvernement du Canada retient actuellement le télégraphe du Pacifique canadien en ses propres mains, et que ces particuliers n'ont pas acquis pour la valeur d'une piastre de droits dans le télégraphe qui a été donné à l'entreprise, à une somme dépassant un peu un million de piastres; lorsque je dis à la Chambre que nous retenons la propriété de notre propre ligne télégraphique, la Chambre peut voir qu'à moins que des conditions soient faites pour la transaction des affaires en général et pour prendre nos lignes à des conditions de nature à favoriser les intérêts du Canada, nous sommes en position de compléter notre propre ligne et

de lui faire une rude concurrence. Je suis heureux de dire que je puis maintenant terminer mes remarques, mais avant de le faire, je demanderai à la Chambre de m'écouter un instant, pendant que je lirai un extrait du correspondant de Winnipeg au *Globe* de Toronto en date du 25 novembre :

"On a tant dit au sujet de l'étendue et de la fertilité du Nord-Ouest, qu'il n'est guère nécessaire de répéter ici une partie de ce qu'on a dit. Les explorations récentes du professeur Macoun, démontrent clairement le fait qu'il y a environ 250,000,000 d'acres dans les limites du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Là-dessus il n'y en a encore qu'une toute petite fraction de colonisée, de sorte qu'il y a encore au Nord-Ouest, place pour des millions de colons. Sur un parcours de deux cents milles à l'ouest, la plupart des bonnes terres ont été prises, mais au-delà il y a d'immenses étendues de terrains des plus riches, dont une bonne partie n'est pas explorée. La qualité du terrain dans toute l'étendue de ces territoires est presqu'uniformement bonne. En plusieurs endroits ils sont des plus riches qu'on puisse voir. Dans la vallée de la rivière Rouge, près de Winnipeg, certaines fermes ont été cultivées depuis cinquante ans sans engrais. Plus loin vers l'ouest, le sol est un peu plus léger, mais dans l'opinion d'un grand nombre, il est mieux adapté aux fins générales de la culture. Il y a une quantité considérable de terres impropres à la culture, si l'on prend tout le montant; mais en comparaison, la proportion de ces terres n'est pas grande, et une bonne partie des terres qui sont actuellement impropres à la culture seront fertilisées par le drainage avant qu'une autre génération ait passé."

Maintenant j'attire l'attention de la Chambre sur cet extrait dans le but de montrer aux honorables messieurs de la gauche, combien minime est la partie de ces terres représentée par les vingt-cinq millions d'acres, que, d'après le contrat projeté nous donnerons au syndicat. J'attire l'attention des honorables messieurs de la gauche sur ce point, parce que c'était un sujet de discussion il y a un an. J'ai osé déclarer en m'appuyant sur de bonnes autorités, car nous avions dépensé un montant considérable d'argent en explorations, etc., et plusieurs hommes expérimentés avaient étudié la question des terres du Nord-Ouest, qu'il y a 15 millions d'acres de bonnes terres entre l'ouest du Manitoba et les Montagnes Rocheuses, entre les 49e et 57e parallèles de latitude nord et les honorables messieurs de la gauche en doutaient.

Si nous consultons maintenant le rapport du professeur Macoun, un explorateur éminemment capable, un des hommes les plus aptes à se former une opinion sur la question, car il a parcouru le pays en tous sens, dans le cours de la saison dernière, nous sommes à même de nous convaincre que la grande étendue de terres, désignée comme stérile, qui part du Missouri pour s'étendre, comme on le supposait, jusque dans le Nord-Ouest du Canada, n'est nullement impropre à la culture et contient, en proportion notable, des terres fertiles. Il s'est élevé contre le préjugé représentant cette partie du pays comme un véritable désert et a démontré au contraire que trente millions d'arpents de terres, que l'on croyait arides, pouvaient être avantageusement cultivés.

Ils sont donc mentionnés dans l'article relatif aux concessions de terrains désignés comme étant " propres à la culture." Cela établi, la Chambre comprendra certainement que ces terres ont été beaucoup trop dépréciées. Avant de terminer, il est un autre sujet sur lequel je désire attirer votre attention. On accuse le gouvernement,—de toutes les accusations la plus impossible à soutenir,—de n'avoir pas été fidèle à la politique nationale. Si le gouvernement du Canada, avec les leçons de ces deux dernières années, était infidèle à le politique nationale, il mériterait d'être chassé du pouvoir par la haine de tous les cœurs véritablement canadiens. J'ai déclaré que c'était la dernière accusation que l'on puisse porter contre nous, mais j'ai entendu dire, cependant, que le contrat accordait des droits et priviléges qui devaient être fatals à la politique nationale. Il n'y a aucune clause dans la loi ou les statuts qui permette de percevoir un centin sur toute chose devant être employée à la construction du chemin de fer du Pacifique. Pas un centin, je le répète.

M. MACKENZIE. Les entrepreneurs paient-ils des droits ?

Sir CHARLES TUPPER. Certainement, mais ils construisent le chemin pour nous, leur travail est rétribué de façon à leur permettre de faire des bénéfices. Mais comme je l'ai dit, il n'y a pas de loi qui puisse imposer des droits sur les locomotives et les wagons que nous importons pour nos chemins de fer. Il n'existe donc, sur ce point, aucun motif de plainte. Que le contrat soit bien compris. Il pourvoit seulement à l'admission en franchise des rails d'acier, des éclisses, attaches, écrous, carvelles et autres pièces devant servir à la construction du chemin et à l'établissement de la ligne télégraphique le long de son parcours. Quels sont donc les droits perçus actuellement ? La loi admet en franchise les rails d'acier.

M. MACKENZIE. Pour combien de temps.

Sir CHARLES TUPPER. Aussi longtemps que nos usines ne fourniront pas assez de rails d'acier pour nos chemins de fer. Le gouvernement a compris que la construction des chemins de fer était d'une importance tellement vitale pour le développement du Canada qu'il devait faire une exception en faveur des rails d'acier, se disant que tant que l'industrie du pays ne pourrait suffire aux demandes, la franchise devait subsister. Elle ne s'étend toutefois, qu'aux boulons, écrous, fils de fer, bois, et aux différents articles devant servir à la construction des ponts. Après mûre réflexion nous avons jugé, M. le président, qu'en supprimant les droits sur le fer destiné aux ponts, nous pourrions avoir des

ponts de fer au lieu de ponts de bois. Y a-t-il un seul membre de cette chambre qui ne soit pas convaincu que si cette clause n'avait pas été établie nous n'avions qu'à importer ces articles pour les libérer de tous droits ? je crois devoir ajouter qu'à la suite de ce contrat tout à fait en accord avec la politique nationale la position de nos industries au Canada est meilleure que jamais. En cela, comme en toutes choses le Gouvernement a tenu à rester fidèle à la grande politique nationale qui a retiré le Canada de l'état de stagnaion dans lequel il se trouvait, pour lui donner autant de prospérité qu'un pays puisse en envier. Cette politique a augmenté notre crédit, a transformé les déficits en surplus considérables, a donné de l'essor à nos manufactures, a mis l'argent en circulation, a fait naître des industries d'un bout à l'autre du Canada ; en un mot ses résultats ont dépassé les espérances de ses plus chauds partisans. Nous serions traîtres au pays et à la position que nous occupons, si nous ne combinions tous nos efforts pour maintenir cette politique dans toute son intégrité, afin que le Canada continue à jouir de la grande prospérité qu'il possède maintenant. Au sujet de cette question je crois devoir mentionner que le ministre des finances doit présenter un projet de loi qui définira cette question, ainsi que toutes celles du même ordre qui se rattachent à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je suis heureux, M. le président, de n'être pas obligé d'occuper plus longtemps l'attention de la Chambre. Lorsque j'ai pris la parole, j'ai déclaré que j'éprouverais, comme membre du gouvernement, un sentiment de satisfaction en même temps que de fierté, en demandant au Parlement, en l'année 1880, l'adoption d'une loi assurant, dans l'espace de dix ans, la construction du chemin de fer du Pacifique, dans des conditions plus favorables que celles qu'auraient espérées de ratifier les partisans les plus enthousiastes de l'entreprise.

J'ai lu attentivement les arguments, aussi habiles qu'éloquents développés par mes honorables amis de l'opposition, pour établir qu'au point de vue du patriotisme et de l'honnêteté politique, le parti auquel ils appartiennent est plus que tout autre tenu à donner un appui sincère à l'entreprise. Je crois véritablement que si jamais mesure a mérité l'étude en même temps que la sanction unanime de la Chambre, c'est bien celle que j'ai l'honneur de présenter aujourd'hui.

C'est avec un vif sentiment de satisfaction que j'ai constaté que d'un bout à l'autre du pays les poitrines respiraient plus librement lorsqu'est parvenue la nouvelle annonçant que le gouvernement était soulagé du pesant et onéreux fardeau de la construction et de la mise en opéra-

tion du chemin de fer; que les obligations du pays, considérées au point de vue de l'état actuel de ses finances, ne dépassaient pas ses moyens et que par la vente des terres il pourrait s'en libérer dans un avenir prochain.

Mais cette considération est d'ordre secondaire si l'on envisage la question à son véritable point de vue. Il est évident que les projets soumis au parlement assurent au pays la construction et la mise en opération d'une immense voie ferrée qui doit donner une vie nouvelle et une vigueur considérable à toutes les provinces qui forment la confédération. Jamais corps constitué dans ce pays n'a assumé plus grande responsabilité que celle qui incombe au gouvernement qui a entrepris le travail gigantesque du développement du pays que la Providence nous a accordé. Je déclare que nous serions traîtres à nous-mêmes et à nos enfants si nous hésitions à accepter les propositions qui sont actuellement soumises au parlement et qui doivent assurer l'exécution de cette entreprise, destinée à développer les immenses ressources du Nord-Ouest et à attirer un courant d'émigration qui donnera une force nouvelle au Canada tout entier; émigration composée d'artisans intelligents et laborieux qui, tout en travaillant pour eux-mêmes, assureront la prospérité de cette partie du pays; émigration dont les membres étant obligés de s'adresser aux marchés des anciennes provinces, donnera un essor vigoureux à leurs industries. Ce sont là des raisons qui nous font espérer le support que nos honorables amis de l'opposition ne peuvent nous refuser s'ils considèrent la question au point de vue de leurs intérêts et l'envisagent comme hommes d'état.

Il me semble, M. le Président, qu'en étudiant cette question à un point de vue de parti,—la plus déplorable manière de l'envisager,—nous constaterons que la gauche, en suivant le programme qu'elle s'est tracé, favorise les intérêts du parti actuellement au pouvoir, de même qu'elle l'a fait lorsqu'elle s'est déclarée en antagonisme à la politique nationale que désirait la grande masse de la population. Je dois dire que son attitude me surprend; elle me peine, quoi qu'elle favorise les intérêts de notre propre parti.

Dans maintes occasions j'ai fait aux honorables députés de l'opposition les appels les plus chaleureux, les engageant à abandonner toute idée préconçue devant une question éminemment nationale, qui prime toute considération de parti, afin que les partisans des deux opinions qui divisent le pays co-opèrent au succès de l'entreprise.

Les honorables députés de l'opposition ont refusé de répondre à cet appel, je n'essaierai donc pas de leur démontrer aujourd'hui combien il aurait été désirable qu'ils s'y soient rendus, mais j'espère que, puisque nous faisons de la construc-

tion de ce chemin de fer, jusqu'ici sous le contrôle du gouvernement, une entreprise commerciale, leur opinion se modifiera. Une des principales raisons qui nous a poussés à changer notre ligne de conduite et à confier l'entreprise à une compagnie, et cela dans les plus brefs délais, peut se trouver dans les enseignements que nous ont donnés les deux dernières sessions. Lorsque le chemin de fer était considéré comme entreprise du gouvernement, nos adversaires nous ont attaqués sur la question dans l'arène politique. Afin d'embarrasser le gouvernement, afin de l'empêcher de mettre à exécution la politique qu'il avait adoptée, ils ont assumé une attitude tout à fait anti-patriotique et en dépréciant le crédit de notre pays, ont nui à l'avenir de cette grande entreprise.

C'est avec plaisir que je constate que nous avons triomphé de cette opposition et qu'en dépit de cet obstacle nous avons surmonté la grande difficulté : c'est-à-dire que malgré leurs efforts pour combattre notre programme, le jour est venu où des capitalistes éclairés, ayant une connaissance parfaite des ressources du Canada, sont disposés à entreprendre la construction de ce grand chemin de fer.

Comme je l'ai dit, j'espérais que, maintenant que nous avons abandonné l'entreprise comme œuvre du gouvernement, pour la confier à l'initiative commerciale, l'opposition pourrait, sans perdre le moindre prestige auprès de ses partisans, s'unir à nous pour cette grande question et accorder au syndicat chargé de cette gigantesque entreprise l'appui sincère et généreux sur lequel des hommes entreprenant un travail intéressant tout un pays ont le droit de compter de la part du gouvernement comme de celle de chaque membre du parlement ayant le sentiment du patriotisme.

Je le répète, M. l'Orateur, j'ai été désappointé, mais j'espère que bientôt, lorsque le temps de la réflexiou sera arrivé, les résultats de ce projet de loi que nous soumettons à l'approbation du Parlement et qui obtiendra, j'en ai la confiance bien ferme, l'approbation de la Chambre seront tels que ces honorables messieurs seront forcés d'admettre, en toute sincérité, qu'en suivant la ligne de conduite que nous avons adoptée nous avons agi selon les meilleurs intérêts du pays et que nous avons obtenu un succès qui a dépassé toutes les espérances.

Un mot seulement en terminant. La plus grande satisfaction que j'aurai éprouvée dans le cours d'une carrière politique de vingt-cinq années, sera l'adoption de la loi qui nous est soumise et j'ai la conviction que mon honorable ami qui siége près de moi croira le succès de sa vie politique dignement couronné si, lui premier ministre, il fait adopter par le Parlement une loi ayant une aussi grande importance

pour le Canada. Si je n'ai pas de patrimoine à laisser à mes enfants, je serai fier de leur léguer seulement le souvenir d'un des événements de ma vie politique: celui qui m'a permis de prendre une part active à l'adoption de cette grande mesure qui communiquera au Canada un mouvement d'impulsion qui en fera un pays grand et prospère dans un avenir rapproché.